

# **Anbudsinvitasjon**

**Ruteflyginger  
Fagernes – Oslo v. v.  
1. april 2002 – 31. mars 2003**



**SAMFERDSELSDEPARTEMENTET**

## INNHold

<b>I</b>	<b>INFORMASJON OM ANBUDSPROSESSEN – PRAKTIS KE FORHOLD.....</b>	<b>3</b>
<b>II</b>	<b>FORPLIKTELSER TIL OFFENTLIG TJENESTEYTELSE.....</b>	<b>5</b>
<b>III</b>	<b>ANBUDSINNBYDELSE.....</b>	<b>11</b>
<b>IV</b>	<b>KRAV TIL ANBUDET .....</b>	<b>15</b>
<b>V</b>	<b>ANBUDSBUDSJETT .....</b>	<b>17</b>
<b>VI</b>	<b>BESTEMMELSER OM SOSIALE RABATTER.....</b>	<b>18</b>
<b>VII</b>	<b>VEILEDENDE TRAFIKKOPPLYSNINGER.....</b>	<b>21</b>
<b>VIII</b>	<b>FORSKRIFT 15. APRIL 1994 OM GJENNOMFØRING AV ANBUD I FORBINDELSE MED FORPLIKTELSE TIL OFFENTLIG TJENESTEYTELSE.....</b>	<b>22</b>
<b>IX</b>	<b>RÅDSFORORDNING (EØF) NR 2408/92.....</b>	<b>28</b>
<b>X</b>	<b>STANDARDKONTRAKT FOR RUTEFLYGING.....</b>	<b>38</b>
<b>XI</b>	<b>NÆRINGS- OG ENERGIDEPARTEMENTETS RUNDSKRIV K-2/95 .....</b>	<b>43</b>
<b>XII</b>	<b>PROSEDYRER I FORBINDELSE MED RUTEPROGRAM OG TAKSTER FOR RUTEFLYGING I NORGE.....</b>	<b>49</b>

## **I    INFORMASJON OM ANBUDSPROSESSEN – PRAKTISKE FORHOLD**

**Anbudsfrist er fredag 14. desember 2001 kl 1500** (lokal tid), jf. kap. III avsnitt 12.

Alle tilbud må sendes inn i **3 – tre – eksemplarer**.

**Anbudsåpning** skal skje **tirsdag 18. desember 2001 kl 1300** i møterom 9427 i Samferdselsdepartementet, Akersgt. 59, Oslo. Tilstede ved åpningen kan være representanter fra Samferdselsdepartementet samt fra hver anbyder.

Kontaktpersoner i Samferdselsdepartementet er:

Avdelingsdirektør Torbjørn Lothe, tlf. 22 24 82 61, e-post: [torbjorn.lothe@sd.dep.no](mailto:torbjorn.lothe@sd.dep.no)  
Rådgiver Erik A. Stene, tlf. 22 24 83 12, e-post: [erik.stene@sd.dep.no](mailto:erik.stene@sd.dep.no)

Selskapene må registrere seg hos en av Samferdselsdepartementet nevnte kontaktpersoner for uttak av det trykte anbudsdocumentet for å være sikret eventuell tilleggsinformasjon fra departementet, da dette ikke vil bli publisert på internett.

Samferdselsdepartementet forbeholder seg retten til å benytte etterfølgende forhandlinger, jf. kap. III punkt 4 og kap. VIII Forskrift 15 april 1994 om gjennomføring av tilbud i forbindelse med forpliktelse til offentlig tjenesteytelse.

Samferdselsdepartementet tar sikte på å avgjøre tilbudene torsdag 14. februar 2002. For tildelingskriterier, se kap. III punkt 5 og kap. IV punkt 1 e).

### **VIKTIG**

**Hvert enkelt selskap skal spesifisere tilbudet som legges inn ved å legge skjemaet på den følgende siden i utfylt stand fremst i selskapets tilbudsdocument.**

**SAMFERDSELSDEPARTEMENTET**



**ANBUD PÅ DRIFT AV FLYRUTER**

**i henhold til forpliktelser til offentlig tjenesteytelse kunngjort 30. august 2001, jf. kapittel II**

**1. Opplysninger om anbyder**

<b>Anbyders navn</b>	
<b>Adresse</b>	
<b>Telefon</b>	
<b>Telefaks</b>	
<b>E-post</b>	
<b>Kontaktperson(er)</b>	

**2. Oversikt over innleverte anbud ved spesifisering av kompensasjonskrav i NOK 1000 for hele kontraktperioden (1. april 2002 – 31. mars 2003).**

<i>Anbudet gjelder</i>	<i>Kompensasjonsbehov</i>
<i>Ruteflyginger Fagernes – Oslo v. v.</i>	

**3. Undertegning**

<b>Sted</b>	<b>Dato</b>	<b>Forpliktende underskrift</b>

## II FORPLIKTELSER TIL OFFENTLIG TJENESTEYTELSE

**Melding fra EFTAs overvåkingsorgan i henhold til artikkel 4 nr. 1 bokstav a) i rettsakten omhandlet i EØS-avtalens vedlegg XIII nr. 64a (Rådsforordning (EØF) nr. 2408/92 av 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskapers adgang til flyruter innenfor Fellesskapet)**

**Innføring av nye forpliktelser til offentlig tjenesteytelse for ruteflyginger på strekningen Fagernes – Oslo v. v.**

### 1. INNLEDNING

I henhold til artikkel 4 nr 1 a) i Rådsforordning (EØF) nr 2408/92 av 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskapers adgang til flyruter innenfor Fellesskapet ([http://europa.eu.int/eur-lex/en/lif/dat/1992/en\\_392R2408.html](http://europa.eu.int/eur-lex/en/lif/dat/1992/en_392R2408.html)), har Norge besluttet å innføre nye forpliktelser til offentlig tjenesteytelse per 1. april 2002 for ruteflyginger på følgende strekning:

Fagernes – Oslo v. v.

### 2. FORPLIKTELSENE TIL OFFENTLIG TJENESTEYTELSE OMFATTER FØLGENDE:

#### *2.1 Minimum antall flyginger, setekapasitet, ruteføring og rutetider*

Kravene gjelder året rundt. Det gjelder trafikkplikt i begge retninger alle dager unntatt lørdag.

#### **Antall flyginger:**

- Minst to daglige tur/retur-flyginger mandag – fredag og minst én tur/retur-flyging søndag.

#### **Setekapasitet:**

- I begge retninger skal tilbys minst 150 seter mandag – fredag samlet og minst 15 seter søndag.
- Dersom andelen belagte seter i perioden 1. januar – 30. juni eller 1. august – 30. november overstiger 70 pst. av tilbudt seteantall, skal operatøren øke setekapasiteten i henhold til retningslinjer fastsatt av Samferdselsdepartementet og publisert i annekset til denne kunngjøringen.
- Dersom andelen belagte seter i perioden 1. januar – 30. juni eller 1. august – 30. november er under 35 pst av tilbudt seteantall, kan operatøren redusere setekapasiteten i henhold til retningslinjer fastsatt av Samferdselsdepartementet og publisert i annekset til denne kunngjøringen.

**Ruteføring:**

- De påkrevde flygingene skal være uten mellomlanding.

**Rutetider:**

Publikums etterspørsel etter flyreiser forutsettes tatt i betraktning.

I tillegg gjelder følgende krav til de påkrevde flygingene mandag – fredag:

- Avgang fra Fagernes ikke senere enn kl 08.00 og i tidsrommet 16.00-17.00
- Avgang fra Oslo i tidsrommet 09.00-09.45 og i tidsrommet 17.00-18.00

**2.2 Kategori luftfartøy**

Fly registrert for minst 15 passasjerer skal benyttes på de påkrevde flygingene.

Selskapene gjøres spesielt oppmerksom på tekniske og operative forhold som gjelder ved lufthavnene. For nærmere informasjon om dette, kontakt:

Luftfartstilsynet, Postboks 8050 Dep, 0031 OSLO, tlf. 23 31 78 00

**2.3 Takster**

- Maksimal normaltakst (fullt fleksibel) én vei skal i perioden 1. april 2002 – 31. mars 2003 ikke overstige NOK 755,-, eksklusive merverdiavgift og Avgift på flyging av passasjerer (<http://www.toll.no/regelverk/avgiftsrundskriv/>).
- Luftfartsselskapet skal delta i de til enhver tid gjeldende ordninger for gjennomgangsprissystemer innenlands, herunder tilby samtlige rabatter som disse ordningene omfatter.
- Sosiale rabatter skal ytes i samsvar med gjeldende praksis.

**2.4 Kontinuitet**

Andelen innstilte flyginger som direkte kan tilskrives luftfartsselskapet, skal på årsbasis ikke overstige 1,5 pst. av planlagt antall flyginger.

**2.5 Samarbeidsordninger**

Ved gjennomføring av anbud, som begrenser adgangen til ruten Fagernes – Oslo v. v. til ett selskap, gjelder disse bestemmelsene:

**Takster:**

- Alle gjennomgående takster til/fra andre flyginger skal tilbys på like vilkår for alle selskaper. Unntatt er gjennomgående takster til/fra øvrige flyginger utført av anbudsselskapet, forutsatt at taksten er høyst 40 pst. av fullt fleksibel takst.
- Bonuspoeng fra lojalitets-/bonusprogrammer kan verken opptjenes eller tas ut på flygingene.

## **Anbudsinnsbydelse**

Ruteflyginger Fagernes – Oslo v. v. 1. april 2002 – 31. mars 2003

### **Vilkår ved overgang:**

- Alle vilkårene operatøren har for overgang av passasjerer til og fra andre selskapers flyginger, herunder overgangstider og gjennomgående innsjekking av billetter og bagasje, skal være objektive og ikke-diskriminerende.

### **3. ANNET**

Disse forpliktelsene erstatter forpliktelsene til offentlig tjenesteytelse for ruten Fagernes – Oslo v.v. som ble kunngjort i De Europeiske Fellesskaps Tidende nr. C 340 av 27. november 1999.

### **4.**

Ytterligere informasjon kan fås ved henvendelse til:

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Telefon 22 24 82 41, telefaks 22 24 95 72

Hele dette dokumentet er tilgjengelig også på internett:

<http://www.odin.dep.no/sd/norsk/aktuelt/anbud/index-b-n-a.html>

## **ANNEKS TIL INNFORINGENE AV FORPLIKTELSE TIL OFFENTLIG TJENESTEYTELSE FOR RUTEFLYGINGER FAGERNES – OSLO V.V.**

### ***JUSTERING AV PRODUKSJON/ANTALL TILBUDTE SETER – PRODUKSJONSJUSTERINGSKLAUSUL***

#### **1. Formål med produksjonsjusteringsklausulen**

Formålet med produksjonsjusteringsklausulen er å sikre at tilbudt kapasitet i antall seter fra operatøren justeres i tråd med vesentlige endringer i markedets etterspørsel. Når passasjertallet øker og overstiger etterfølgende definerte grenseverdier for den til enhver tid faktiske kabinfaktor, her definert som andelen belagte seter til enhver tid, *skal* operatøren øke antallet tilbudte seter. Operatøren *kan* på samme måte redusere antallet tilbudte seter når etterspørselen reduseres vesentlig. Se etterfølgende spesifisering i punkt 3.

#### **2. Perioder for måling av kabinfaktor**

Tidsperiodene hvor kabinfaktoren skal overvåkes og måles går henholdsvis fra og med 1. januar til og med 30. juni og fra og med 1. august til og med 30. november.

#### **3. Vilkår for endring av tilbudt setekapasitet**

##### *3.1. Vilkår for økning av produksjon*

3.1.1. Økning i produksjon/antall tilbudte seter *skal* finne sted når den gjennomsnittlige kabinfaktoren på enkeltstrekninger som inngår i flyginger omfattet av forpliktelsene til offentlig tjenesteytelse er høyere enn 70%. Når den gjennomsnittlige kabinfaktoren på disse strekningene overstiger 70% i periodene nevnt i 2, skal operatøren senest fra og med oppstart av påfølgende IATA trafikkesesong, øke produksjonen/antall tilbudte seter med minst 10% på disse strekningene. Produksjonen/antall tilbudte seter skal økes slik at kabinfaktoren ikke overstiger 70%.

3.1.2. Når produksjonen skal økes i forhold til ovennevnte, kan den nye produksjonen utføres ved bruk av luftfartøy med mindre setekapasitet enn spesifisert i det opprinnelige tilbudet, hvis foretrukket av operatøren.



### 3.2. *Vilkår for reduksjon av produksjon*

- 3.2.1. Reduksjon i produksjon/antall tilbudte seter *kan* finne sted når den gjennomsnittlige kabinfaktoren på enkeltstrekninger som inngår i flyginger omfattet av forpliktelse til offentlig tjenesteytelse er lavere enn 35%. Når den gjennomsnittlige kabinfaktoren på disse strekningene underskriver 35% i periodene nevnt i 2, *kan* operatøren redusere produksjonen/antall tilbudte seter med inntil 25% på disse strekningene, fra første dag etter måleperiodens utløp.
- 3.2.2. Påstrekninger med mer enn to daglige avganger i hver retning, skal reduksjon i utført produksjon i samsvar med 3.2.1 skje ved redusert antall avganger. Unntak fra dette kravet er hvis det benyttes luftfartøy med høyere setekapasitet enn det minimum som er spesifisert i forpliktelsen til offentlig tjenesteytelse, hvor det da kan settes inn mindre luftfartøy, dog ikke med lavere setekapasitet enn den som er spesifisert som minimum i forpliktelsen til offentlig tjenesteytelse.
- 3.2.3. På enkeltstrekninger som bare har en eller to daglige avganger i hver retning, kan reduksjon i produksjon bare skje ved bruk av luftfartøy med lavere setekapasitet enn spesifisert i forpliktelsen til offentlig tjenesteytelse.

## 4. **Prosedyrer ved produksjonsendring**

- 4.1. Samferdselsdepartementet har etter loven det ansvaret for å godkjenne operatørens forslag til ruteplan, inkludert endringer i produksjon/antall tilbudte seter. Det henvises til Rundskriv N-8/97 fra Samferdselsdepartementet, medfølgende anbudsdokumentene.
- 4.2. Når produksjonen/antallet tilbudte seter skal økes i henhold til 3.1, skal rutetidene for den nye produksjonen kunne anbefales både av operatøren og av berørte fylkeskommuner.
- 4.3. Hvis produksjonen/antallet tilbudte seter skal økes i henhold til 3.1, og operatøren ikke kommer til enighet med berørte fylkeskommuner for sitt forslag til rutetider for ny produksjon/nye tilbudte seter i henhold til 4.2, kan operatøren søke godkjenning for sitt forslag til rutetider for ny produksjon/nye tilbudte seter av Samferdselsdepartementet i henhold til 4.1. Dette betyr ikke at operatøren kan søke godkjenning for forslag til rutetider som ikke inkluderer den påkrevde produksjonsøkningen. Det må foreligge vesentlige grunner for at Samferdselsdepartementet skal kunne godkjenne forslag til rutetider som avviker fra det berørte fylkeskommuner har kunnet anbefale.

**5. Uendret økonomisk kompensasjon ved endringer i produksjon**

5.1. Økonomisk kompensasjon til operatøren forblir uendret når produksjonen skal økes i henhold til 3.1.

5.2. Økonomisk kompensasjon til operatøren forblir uendret når produksjonen reduseres i henhold til 3.2.

### **III ANBUDSINNBYDELSE**

**Anbudsinnsbydelse kunngjort av Norge i henhold til artikkel 4 nr. 1 bokstav d) i rettsakten omhandlet i EØS-avtalens vedlegg XIII nr. 64a (Rådsforordning (EØF) nr. 2408/92 av 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskapers adgang til flyruter innenfor Fellesskapet) for ruteflyginger påstrekningen Fagernes – Oslo v. v.**

#### **1. INNLEDNING**

I henhold til artikkel 4 nr 1 a) i Rådsforordning (EØF) nr 2408/92 av 23 juli 1992 om EF-luftfartsselskapers adgang til flyruter innenfor Fellesskapet ([http://europa.eu.int/eur-lex/en/lif/dat/1992/en\\_392R2408.html](http://europa.eu.int/eur-lex/en/lif/dat/1992/en_392R2408.html)), har Norge besluttet å innføre nye forpliktelser til offentlig tjenesteytelse på ruteflyginger Fagernes – Oslo v. v. per 1. april 2002, som kunngjort 30. august 2001 i De Europeiske Fellesskaps Tidende nr. C 242 og EØS-tilleggets nr. 166.

Hvis intet luftfartsselskap innen to måneder fra anbudsfristen, jf. nr. 12 i denne kunngjøringen, har dokumentert overfor Samferdselsdepartementet at det per 1. april 2002 vil starte ruteflyginger i samsvar med de innførte forpliktelser til offentlig tjenesteytelse for ruten Fagernes – Oslo v. v., uten å anmode om økonomisk kompensasjon eller markedsbeskyttelse, har Norge besluttet å gjennomføre tilbud i samsvar med prosedyrereglene i artikkel 4, nr. 1 d) i nevnte forordning, hvorefter adgangen til ruten fra 1. april 2002 skal avgrenses til ett luftfartsselskap.

#### **2. HVA ANBUDSINNBYDELSEN OMFATTER**

Innsbydelsen gjelder ruteflyginger Fagernes – Oslo v.v. fra 1. april 2002 i samsvar med forpliktelsene til offentlig tjenesteytelse, som publisert 30. august 2001.

#### **3. ADGANG TIL Å GI ANBUD**

Alle luftfartsselskaper som har en gyldig lisens i samsvar med Rådsforordning (EØF) nr 2407/92 av 23. juli 1992 om lisenser til luftfartsselskaper, kan gi tilbud ([http://europa.eu.int/eur-lex/en/lif/dat/1992/en\\_392R2407.html](http://europa.eu.int/eur-lex/en/lif/dat/1992/en_392R2407.html)).

#### **4. ANBUDSPROSEDYRE**

Anbudsinnsbydelsen skjer i henhold til artikkel 4 nr 1 d), e), f), g), h) og i) i Rådsforordning (EØF) nr 2408/92.

Samferdselsdepartementet forbeholder seg retten til å avvise alle tilbud. For sent innkomne tilbud og tilbud som ikke er i samsvar med anbudsinnbydelsen, vil bli avvist.

## **Anbudsinnsbydelse**

Ruteflyginger Fagernes – Oslo v. v. 1. april 2002 – 31. mars 2003

Samferdselsdepartementet forbeholder seg retten til å benytte etterfølgende forhandlinger dersom samtlige tilbud er ukorrekte, eller dersom det etter anbudsfristens utløp viser seg kun å være én anbyder eller at det på annen måte ikke foreligger tilstrekkelig konkurranse. Slike forhandlinger skal være i samsvar med forpliktelsene til offentlig tjenesteytelse og uten at det foretas vesentlige endringer i de opprinnelige tilbudsvilkårene.

Anbyderen er forpliktet til å opprettholde sitt tilbud til valg av anbyder er foretatt.

## **5. TILDELING**

### **5.1**

Tildeling skal som hovedregel, jf. 5.2 i denne kunngjøringen, skje til det tilbudet med lavest kompensasjonsbehov for perioden 1. april 2002 – 31. mars 2003.

### **5.2**

I tilfelle tildeling ikke kan skje etter bestemmelsen i 5.1 fordi det foreligger tilbud med identiske kompensasjonskrav, skal tildeling skje til det tilbudet med høyest tilbudt antall seter for perioden 1. april 2002 – 31. mars 2003.

## **6. ANBUKSDOKUMENT**

Det fullstendige tilbudsdokument, som inneholder kunngjøringer av forpliktelser til offentlig tjenesteytelse, forskrift om gjennomføring av tilbud i forbindelse med offentlig tjenesteytelse, standardkontrakt og kalkyleskjema kan fås fritt tilsendt fra oppdragsgiver:

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Telefon: 22 24 82 41  
Telefaks: 22 24 95 72

Dokumentasjonen er tilgjengelig også på internett:

<http://www.odin.dep.no/sd/norsk/aktuelt/tilbud/index-b-n-a.html>

## **7. ØKONOMISK KOMPENSASJON**

De innsendte tilbud skal være i samsvar med kalkyleskjemaet som er inkludert i tilbudsdokumentet og eksplisitt angi den kompensasjonen i norske kroner som er nødvendig for den aktuelle rutebetjening i kontraktsperioden 1. april 2002 – 31. mars 2003. Tilbudene skal basere seg på prisnivået for denne perioden.

Operatøren beholder alle inntekter generert av virksomheten og er fullt ansvarlig for kostnadene. Dersom det i kontraktsperioden inntreffer vesentlige og uforutsette endringer i

de forutsetningene som ligger til grunn for anbudsavtalen, kan det i samsvar med standardkontrakten kreves forhandlinger om revisjon av kontrakten.

## **8. TAKSTER**

Anbudene skal spesifisere takstene og betingelsene knyttet til disse. Takstene skal være i samsvar med forpliktelsene til offentlig tjenesteytelse som offentliggjort 30. august 2001.

## **9. KONTRAKTENS VARIGHET, ENDRING OG OPPHEVELSE**

Kontrakten skal gjelde fra 1. april 2002 og opphøre 31. mars 2003.

Det arbeid som er utført i henhold til kontrakten skal gjennomgå sammen med luftfartsselskapet i løpet av de seks første ukene etter kontraktsperiodens utløp.

Kontrakten må ikke endres med mindre forandringen er i samsvar med forpliktelsene til offentlig tjenesteytelse. Alle endringer av kontrakten skal inngå i en tilleggskontrakt.

Kontrakten kan sies opp av luftfartsselskapet kun med et varsel på 12 måneder.

## **10. MANGLENDE OVERHOLDELSE AV KONTRAKTEN**

Ved vesentlig mislighold av kontrakten kan den heves med øyeblikkelig virkning av den annen part.

Med de begrensninger som følger av insolvenslovgivning, kan Samferdselsdepartementet si opp kontrakten med øyeblikkelig virkning hvis operatøren blir insolvent, innleder gjeldsforhandlinger eller går konkurs. Samferdselsdepartementet kan likeledes si opp kontrakten i de andre tilfellene som omhandles i § 12 i Forskrift om gjennomføring av anbud i forbindelse med forpliktelse til offentlig tjenesteytelse, som er inkludert i anbudsdokumentene (<http://www.lovdata.no/for/sf/sd/sd-19940415-0256.html>).

Dersom operatøren på grunn av force majeure eller andre forhold utenfor hans kontroll har vært ute av stand til å oppfylle trafikkopplegget etter kontrakten mer enn fire av de siste seks måneder, kan kontrakten sies opp med én måneds skriftlig varsel.

Samferdselsdepartementet kan si opp kontrakten med øyeblikkelig virkning dersom operatøren mister eller ikke får fornyet sin lisens.

Uavhengig av eventuelt erstatningskrav, skal kompensasjonsbeløpet reduseres på grunnlag av det samlede antall flyginger som innstilles av grunner som direkte kan tilskrives luftfartsselskapet, dersom antall innstilte flyginger av slike grunner i løpet av et driftsår overstiger 1,5 pst. av planlagt antall flyginger.

## **11. SELSKAPSKODER**

Flygingene kan ikke bære andre selskapskoder enn anbyderens og kan ikke inngå som del av “code-sharing”-arrangementer med andre flyginger.

## **12. INNSEDELSE AV ANBUD**

Anbudene må sendes med rekommandert post, slik at mottageren skal kvittere, idet poststempelets dato er avgjørende som bevis for avsendelsen, eller det kan leveres personlig mot kvittering, til:

Samferdselsdepartementet  
Akersgata 59 (besøksadresse)  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

*ikke senere enn 14. desember 2001, kl. 15.00 (lokal tid).*

*Alle anbud må innsendes i 3 – tre – eksemplarer.*

## **13. GYLDIGHETEN AV ANBUDENE**

Det utlyste anbudet er gyldig bare dersom intet EØS-luftfartsselskap som kan få tillatelse til å utøve trafikkrettigheter, innen to måneder fra anbudsfristen, jf. nr. 12 i denne kunngjøringen, har dokumentert overfor Samferdselsdepartementet at det per 1. april 2002 vil starte ruteflyginger i samsvar med de innførte forpliktelser til offentlig tjenesteytelse for ruten Fagernes – Oslo v.v., uten å anmode om økonomisk kompensasjon eller markedsbeskyttelse.

## **IV KRAV TIL ANBUDET**

### ***1. Generelle krav***

Krav til anbud og anbudsprosedyren fremgår av vedlagte forpliktelser til offentlig tjenesteytelse, anbudsinntasjonen samt forskrift om anbud i forbindelse med offentlig tjenesteytelse m. v.

I tillegg til dette gjør Samferdselsdepartementet oppmerksom på følgende:

- a) Anbudet skal være utarbeidet på et skandinavisk språk eller engelsk.
- b) Rutefly kan mot vederlag bli pålagt å ta med postsaker, jf. Postloven § 16 (<http://www.lovdata.no/all/tl-19961129-073-0.html> - 16).
- c) Anbyder skal legge frem skatteattest, jf. Nærings- og handelsdepartementets rundskriv K-2/95, se kap. XI.
- d) Det måklart redegjøres for eventuelle forbehold knyttet til anbudene, og hvilke konsekvenser dette kan få for kontrakten, jf. kap. X. Anbydere kan ikke ta forbehold som innebærer saldering av poster i anbudsbudsjettet, se kap. V, da dette vil være i strid med forutsetningene i kap. III, punkt 7.
- e) Anbyderne har selv det fulle ansvar for å utarbeide trafikkprogram i samsvar med forpliktelsene til offentlig tjenesteytelse til enhver tid. Trafikkprogram skal ligge ved anbudene som leveres inn og inneholde en spesifisering av antall seter som tilbys på hver rute omfattet av forpliktelsene til offentlig tjenesteytelse, da dette kan bli et kriterium for tildeling av kontrakter, jf. kap. III, punkt 5. Anbyderne gjøres for øvrig oppmerksom på at det ikke er trafikkplikt 1. juledag og Langfredag.
- f) Rabattene som omfattes av gjennomgangsprisordningene (for eksempel ”Midipris” og ”Minipris”) skal tilbys både for rutene omfattet av forpliktelsene til offentlig tjenesteytelse og for transfertrafikk.

## Anbudsinnsbydelse

Ruteflyginger Fagernes – Oslo v. v. 1. april 2002 – 31. mars 2003

### **2. Tekniske og operative krav**

Selskapene må derfor sette seg nøye inn i de særlige forhold som gjør seg gjeldende på de aktuelle lufthavnene.

Luftfartsselskaper må i anbudet kunne dokumentere at de har de nødvendige tekniske og operative forutsetninger for å operere de aktuelle rutestrekningene. Dersom et selskap ikke kan dokumentere dette ved anbudsfristens utløp, må det i anbudet redegjøres for hvordan kravene kan innfris innen 1. april 2002.

Det er et krav at anbydere har lisens i samsvar med rådsforordning (EØF) 2407/92 av 23. juli 1992 om lisenser til luftfartsselskaper ([http://europa.eu.int/eur-lex/en/lif/dat/1992/en\\_392R2407.html](http://europa.eu.int/eur-lex/en/lif/dat/1992/en_392R2407.html)), samt at de har et gyldig Air Operator's Certificate (AOC).

Operasjoner med fly skal skje i henhold til JAR-OPS 1, jf. Forskrift om gjennomføring av driftskrav i JAR-OPS 1 for ervervsmessig luftfartstransport med fly <http://www.lovddata.no/for/sf/sd/sd-19981014-0993.html>  
Anbydere må tilfredsstillende til enhver tid gjeldende norske bestemmelser.

Anbyderne må dokumentere at de vil være operasjonelle ved oppstart 1. april 2002.

Det gjøres oppmerksom på at Samferdselsdepartementet etter anbudsåpningen kan kreve at selskapet på kort varsel legger fram dokumentasjon fra lisensieringsmyndigheten for å få verifisert opplysningene i anbudet, eller dersom slik informasjon ikke foreligger, vil innhente slike opplysninger direkte fra lisensieringsmyndigheten.

Anbudene vil bli forelagt Luftfartstilsynet for gjennomgang av tekniske og operative forhold før valg av anbyder.

### For nærmere informasjon kontakt:

Luftfartstilsynet  
Postboks 8050 Dep  
0031 Oslo  
Telefon 23 31 78 00



## V ANBUDBUDSJETT

Dette kapitlet inneholder kalkyleskjemaene som skal benyttes for hvert enkelt anbud, jf. kap. III pkt. 7. Anbudskalkyle skal utferdiges både for hele anbudsperioden og for det enkelte driftsår, med perioder som angitt påskjemaene.

**Alle beløp skal oppgis i 1000 NOK og baseres på prisnivået for kontraktsperioden 1. april 2002 – 31. mars 2003.**

Samtlige poster i anbudsbudsjettene skal spesifiseres med beløp, også dersom beløpet settes til NOK 0,-, f.eks. hvis kostnaden eller inntekten ikke inntreffer eller anbyder legger marginalbetraktninger til grunn.

**Anbudsinnsbydelse**

Ruteflyginger Fagernes – Oslo v. v. 1. april 2002 – 31. mars 2003

**ANBUDBUDSJETT: 1. april 2002 – 31. mars 2003**

Alle beløp i 1000 NOK og i prisnivået for kontraktperioden

1	Passasjerinntekter	_____
2	Frakt- og postinntekter	_____
3	Kommisjonsinntekter	_____
4	Inntekter fra salg om bord	_____
5	Andre driftsinntekter	_____
<b>6</b>	<b>Sum driftsinntekter (1...5)</b>	_____
7	Passasjeravgifter	_____
8	Underveisavgifter	_____
9	Startavgifter	_____
10	Drivstoffkostnader	_____
11	Besetningslønn	_____
12	Besetningskostnader	_____
13	Teknisk vedlikehold	_____
14	Mekanikerlønn	_____
15	Avising	_____
16	Korttidsleie av fly	_____
17	Stasjonstjeneste	_____
18	Irregulær passasjerservice	_____
19	Servering om bord	_____
20	Kommisjonskostnader	_____
21	Reservasjon/distribusjon	_____
22	Billettavregning	_____
23	Faste administrasjonskostnader	_____
24	Avskrivninger	_____
25	Langtidsleie/leasing av fly	_____
26	Andre driftskostnader	_____
<b>27</b>	<b>Sum driftskostnader (7...26)</b>	_____
28	Finansinntekter	_____
29	Finanskostnader	_____
<b>30</b>	<b>Netto finansposter (-28+29)</b>	_____
<b>31</b>	<b>Påslag for fortjeneste</b>	_____
<b>32</b>	<b>Behov for kompensasjon (-6+27+30+31)</b>	_____

**VI BESTEMMELSER OM SOSIALE RABATTER**

**A Honnørrabatt**



**21. Agentrabatt**

Gjelder ikke.

**22. Reiselederrabatt**

Gjelder ikke.

**23. Samlet reise**

I forbindelse med at ektefelle/samboer reiser sammen med en honnørberettiget (se pkt. e og f under pkt.2 Rabattberettiget), må reisen skje samlet hele veien. Dersom dette krav ikke tilfredsstilles, innrømmes rabatt kun på de deler av reisen hvor rabattberettiget og ektefelle/samboer reiser samlet.

**Unntak:** Etter utreise tillates individuell reise i tilfelle sykdom (legeerklaring må fremvises).

**24. Dokumentasjon**

Ved kjøp av billetter må det forevises følgende dokumentasjon:

- a) 67 år og eldre må vise identifikasjon med bilde samt fødselsdato.
- b) De som har uførepensjon i henhold til lov om Folketrygd, kap. 8 § 8-3 (<http://www.lovdata.no/all/tl-19970228-019-021.html#8-3>) eller er blinde, må forevise bekreftelse/tilleggsinformasjon fra Trygdekontoret eller Norges Blindforbund. Passasjerer som kommer fra andre EØS-land, må kunne fremvise tilsvarende dokumentasjon fra deres hjemland.
- c) Elever over 16 år ved spesialskoler for hørselshemmede skal forevise skolebevis samt erklæring fra Trygdekontoret om at eleven er tildelt grunnstønad/hjelpstønad fra Folketrygden, eller tilsvarende fra gjeldende hjemland (EØS-land).

**B Barnerabatt**

Reisende som ikke er fylt 16 år på utreisedagen betaler i alle tilfelle en pris tilsvarende høyst 50 pst. av publisert Y-normalpris.

En voksen person (over 16 år) kan ta med ett barn under 2 år gratis, forutsatt at barnet ikke opptar eget sete og at reisen skjer samlet.

## VII VEILEDENDE TRAFIKKOPPLYSNINGER

I dette kapitlet gis visse trafikkopplysninger for rutene som omfattes av forpliktelsene til offentlig tjenesteytelse.

**Følgende passasjertall er hentet fra Luftfartsverkets statistikk:**

Fagernes lufthavn, 1. januar 2000 – 31. desember 2000: 4148

Tallet gjelder passasjerer kommet og reist i innenlands rutetrafikk ved Fagernes lufthavn.

Komplette oppdaterte månedsstatistikker finnes på Luftfartsverkets hjemmeside:  
<http://www.lv.no>.

**Følgende passasjertall for rutetrafikk Fagernes – Oslo v.v. er oppgitt fra opererende selskaper:**

1. januar 2000 – 31. desember 2000: 4014 passasjerer

1. januar 2001 – 29. mars 2001: 1789 passasjerer<sup>1</sup>

Opplysningene over må sees i sammenheng med de faktiske trafikkprogrammer som har vært utført:

- I perioden 1.1.2000 - 31.3.2000 fløy Widerøe's Flyveselskap ASA en daglig rundtur mandag-fredag og søndag med Dash 8/37 seter.
- I perioden 1.4.2000 - 31.10.2000 fløy Guard Air AS to daglige rundturer mandag-fredag og to rundturer i week-end med Dornier 228/19 seter.
- I perioden 1.11.2000-29.3.2001 fløy Guard Air AS tre daglige rundturer mandag-fredag og to rundturer i week-end med Dornier 228/19 seter.

Anbyderne står selv ansvarlig for å beregne inntektene for rutene omfattet av forpliktelsene til offentlig tjenesteytelse, herunder inntektsavkorting knyttet til transfertrafikk.

Frakt og post omfattes ikke av forpliktelsene til offentlig tjenesteytelse, og anbyderne står selv ansvarlig for såvel budsjettering av frakt- og postinntekter, som for å inngå kontrakter med postoperatører og kjøpere av frakttjenester.

**Anbyderne gjøres spesielt oppmerksom på at trafikkopplysningene kun tjener som en veiledning og at anbyderne selv har det fulle ansvaret for anbudsbudsjettene, jf. også kap. III avsnitt 7. Anbyderne kan således ikke ta forbehold knyttet til trafikkopplysningene.**

---

<sup>1</sup> Kilde: Luftfartsverket

## VIII FORSKRIFT 15. APRIL 1994 OM GJENNOMFØRING AV ANBUD I FORBINDELSE MED FORPLIKTELSE TIL OFFENTLIG TJENESTEYTELSE

---

DATO: 15.04.1994 nr. 256

DEPARTEMENT: SD (Samferdselsdepartementet)

AVD/DIR: Avd. for luft- og banetransport

PUBLISERT: Avd I 1994 482

IKRAFTTREDELSE: 01.07.1994

SIST-ENDRET: F25.09.1998 nr. 912

ENDRER:

GJELDER FOR: Norge

HJEMMEL: L11.06.1993 nr. 101 § 16-1, § 16-2, § 16-3, § 16-4, § 16-5, F15.07.1994 nr. 691 § 3

---

### *Forskrift om gjennomføring av anbud i forbindelse med forpliktelse til offentlig tjenesteytelse*

<http://www.lovdata.no/for/sf/sd/sd-19940415-0256.html>

Fastsatt av Samferdselsdepartementet 15. april 1994 med hjemmel i forskrift 15. juli 1994 nr. 691 om gjennomføring og håndheving av EØS-avtalen på luftfartens område § 3. Jfr. Rfo (EØF) nr. 2408/92 om EF-luftfartsselskapers adgang til flyruter innenfor Fellesskapet, artikkel 4. Endret 15. juli 1994 nr. 806, 22. nov. 1996 nr. 1082, 25. sep. 1998 nr. 912.

### § 1. *Definisjoner*<sup>1</sup>

I denne forskrift menes med:

- 1. oppdragsgiver: Samferdselsdepartementet eller underliggende organ,
- 2. anbyder: luftfartsselskap som legger inn et anbud,
- 3. åpen anbudskonkurranse: anskaffelsesprosedyre som tillater alle luftfartsselskaper å gi anbud,
- 4. åpen anbudskonkurranse med etterfølgende forhandling: anskaffelsesprosedyre som innebærer at oppdragsgiver, etter å ha avholdt åpen anbudskonkurranse i samsvar med denne paragrafs punkt 3, konsulterer en eller flere anbydere etter eget valg og forhandler om kontraktsvilkårene med en eller flere av dem,
- 5. kjøp etter forhandling: anskaffelsesprosedyre som innebærer at oppdragsgiver konsulterer luftfartsselskap etter eget valg og forhandler om kontraktsvilkårene med en eller flere av dem.

<sup>1</sup> Endret ved forskrift 15 juli 1994 nr. 806.

### § 2. *Anvendelsesområde*<sup>2</sup>

Denne forskrift får anvendelse på ruter som legges ut på anbud i samsvar med forskrift 15. juli 1994 nr. 691 om gjennomføring og håndheving av EØS-avtalen på luftfartens område § 1 nr. 4.

<sup>2</sup> Endret ved forskrift 15. juli 1994 nr. 806.

### § 3. *Generelle krav til anbyder*<sup>3</sup>

Den som legger inn anbud må ha gyldig lisens utstedt av luftfartsmyndigheten i samsvar med forskrift 15. juli 1994 nr. 691 om gjennomføring og håndheving av EØS-avtalen på luftfartens område § 1 nr. 8.

Den som legger inn anbud må kunne dokumentere at vedkommende kan oppfylle eventuelt særskilte krav til sikkerhet, materiell og miljø i samsvar med spesifikasjoner gitt i anbudsinnsbydelsen.

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

<sup>3</sup> Endret ved forskrift 15. juli 1994 nr. 806.

### § 4. *Valg av anskaffelsesprosedyre*

- 1. Anskaffelse skal skje ved åpen anbudskonkurranse. Unntak herfra kan gjøres såfremt vilkårene i nr. 2 eller 3 er til stede.
- 2. Åpen anbudskonkurranse med etterfølgende forhandling kan benyttes dersom:
  - a) samtlige eller enkelte anbud i en åpen anbudskonkurranse er ukorrekte, jf. § 11,
  - b) det etter anbuksfristens utløp viser seg kun å være én anbyder eller at det på annen måte ikke foreligger tilstrekkelig konkurranse.  
At oppdragsgiver forbeholder seg retten til å benytte etterfølgende forhandlinger må fremgå av anbudsinnsbydelsen i tillegg til en angivelse av at det ikke kan foretas avgjørende endringer i de opprinnelige anbudsvilkårene.  
Oppdragsgiver skal på hensiktsmessig måte underrette de(n) anbyder(e) som deltok i den åpne anbudskonkurransen om at man går over til etterfølgende forhandlinger. Dette gjelder likevel ikke dersom oppdragsgiver ved den etterfølgende forhandling tar med alle luftfartsselskap som i den forutgående åpne anbudskonkurranse har gitt bud i samsvar med anskaffelsesprosedyrens formelle krav.
- 3. Kjøp etter forhandling kan benyttes, uten forutgående kunngjøring og åpen anbudsinnsbydelse, dersom det på grunn av særlige forhold som oppdragsgiveren ikke kunne forutse, er umulig å overholde fristene fastsatt for åpen anbudskonkurranse.

### § 5. *Kunngjøring*

Oppdragsgiver skal kunngjøre anbudskonkurransen i Den Europeiske Unions Tidende samt i Norsk Lysingsblad og andre egnede nasjonale media/organer.

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

### § 6. *Frister*

## Anbudsinnsbydelse

Ruteflyginger Fagernes – Oslo v. v. 1. april 2002 – 31. mars 2003

- 1. Fristen for innlevering av anbud må settes tidligst en måned etter kunngjøringsdatoen.
- 2. Tiden mellom anbudsinnslevering og anbudsåpning bør være minst ett døgn.
- 3. Forutsatt at forespørsel er fremsatt i god tid, skal oppdragsgiver innen rimelig tid sende anbudsgrunnlag og supplerende dokumentasjon til anbydere.
- 4. Valg av anbydere kan skje tidligst 2 måneder etter frist for innlevering av anbud.

### § 7. Hastetilfelle

I hastetilfeller hvor det er umulig å anvende fristene nevnt i § 6 kan oppdragsgiver etter en konkret vurdering fastsette kortere frister.

### § 8. Modell for kunngjøring av anbudskonkurranse

Kunngjøring av anbudskonkurranse skal normalt inneholde:

- a) oppdragsgivers navn, adresse, telefonnummer, telegrafisk adresse og teleks- og telefaksnummer,
- b) navn og adresse til det organ som forespørsel om utlevering av relevante dokumenter kan rettes til samt siste frist for framleggelse av slik forespørsel,
- c) ev. særskilte krav til sikkerhet/materiell/miljø,
- d) rutenettets/rutens geografiske beliggenhet,
- e) minimum transportstandard som ønskes, herunder eventuelt type materiell, frekvens, antall stopp underveis, takster, service m.v.,
- f) opplysning om bruk av standard anbudsskjema,
- g) hvordan anbudet skal oppgis, herunder krav til dokumentasjon av inntekter, kostnader og trafikk tall, samt angivelse av beregningsmetoder og analysegrunnlag og ev. bruk av spesielle skjema,
- h) hvordan eventuelt krav om kompensasjon skal oppgis,
- i) frist tid/sted for innlevering av anbud, herunder adresse hvor 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 tillatelse til å være til stede ved åpningen av anbudene og dato, klokkeslett og sted for åpningen av anbudene,
- m) opplysning om at for sent innkomne anbud og anbud som ikke er i samsvar med anbudsinnsbydelsen, 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,
- p) kontraktens gyldighetsperiode (normalt 3 år), herunder tidspunkt for oppstart,
- q) kriterier som vil bli lagt til grunn ved tildeling av kontrakten, om mulig i prioritert rekkefølge, jf. § 14,
- r) opplysning om bruk av standard kontrakt på området,
- s) angivelse av sanksjoner ved ikke-oppfyllelse av kontrakt.

### § 9. Særlig om for sent innkomne anbud<sup>4</sup>

Anbud som kommer inn etter anbudsfristens utløp, jf. § 6, skal avvises som for sent innkommet og returneres.



Dette 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 - før anbudsåpningen er foretatt - på grunnlag av kvittering fra statens postselskap har godtgjort dette.

Avvisningsvedtaket med begrunnelse skal innføres i anbudsprotokollen.

<sup>4</sup> Endret ved forskrift 22 nov 1996 nr. 1082.

### § 10. Prosedyrer i forbindelse med anbudsåpningen<sup>5</sup>

Rettidig mottatte anbud skal åpnes på det sted og tidspunkt som er oppgitt i anbudsgrunnlaget. Ved anbudsåpningen skal en på forhånd utnevnt representant fra oppdragsgiver foreta anbudsåpningen og undertegne anbudsprotokollen. Hver anbyder har rett til å være tilstede ved en representant.

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, jf. § 4 nr. 2, skal kompensasjonskravene offentliggjøres. Ved eventuelt etterfølgende forhandlinger vil kompensasjonskravene bli offentliggjort så snart forhandlingene er sluttført.

I anbudsprotokollen skal følgende inntas:

- a) dato og klokkeslett for åpningen,
- b) anbudets merking,
- c) hvilke rutenett/ruter anbudsinnbydelsen omfatter,
- d) tilstedeværende,
- e) krav til kompensasjon i anbudet samt anbyders navn,
- f) ev. avvisninger av anbydere/anbud, jf. § 11 i.f.

<sup>5</sup> Endret ved forskrift 25. sep 1998 nr. 912.

### § 11. Avvisning

- 1. Et anbud skal avvises dersom:  
anbudet slik det fremstår ved anbudsfristens utløp ikke oppfyller kravene for å delta i konkurransen, jf. § 3.
- 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. § 8 bokstav h),
  - c) anbyderen ikke kan starte opp innen den i anbudsinnbydelsen fastsatte frist, jf. § 8 bokstav p),
  - d) anbudet oppgir behov for kompensasjon som er urimelig i forhold til den tjenesten som skal leveres og anbyder ikke kan oppgi fyllestgjørende grunn til dette.Av anbudsprotokollen skal det fremgå hvilke anbud som blir avvist og grunnen til dette, jf. § 10 bokstav f).

### § 12. Kriterier for å utelukke anbydere

- 1. Oppdragsgiver kan ved utvelgelse av anbyder og ved tildeling av kontrakt utelukke 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 nasjonale lover og forskrifter,
  - b) som er begjært konkurs, hvor det er begjært åpning av gjeldsforhandling eller begjært tvangsoppløsning eller annen lignende prosess med hjemmel i nasjonale lover og forskrifter,
  - c) som ved en rettskraftig 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, som er påvist ved metoder som oppdragsgiver kan forsvare,
  - e) som ikke har oppfylt sine forpliktelser vedrørende innbetaling av skatter og avgifter i samsvar med lovbestemmelsene i den stat hvor han er etablert, eller i Norge,
  - f) som har gitt grovt feilaktige opplysninger som svar på den informasjon som er krevd i medhold av §§ 8 og 13.
- 2. Når oppdragsgiveren krever bevis for at anbyderen ikke er i en situasjon som nevnt i nr. 1 bokstav a), b), c), e), eller f), kan etter oppdragsgivers skjønn følgende dokumenter godtas som tilstrekkelig bevis:
    - a) når det gjelder bokstav a), b) eller c): utdrag fra strafferegister eller konkursregister. I mangel av dette, et tilsvarende dokument som viser at kravene er tilfredsstilt, utstedt av en retts- eller forvaltningsmyndighet i anbyderens hjemstat eller nåværende oppholdsstat,
    - b) når det gjelder bokstav e) eller f): attest utstedt av vedkommende myndighet i den berørte stat.

### § 13. *Supplerende opplysninger*

Oppdragsgiver kan dersom en finner det hensiktsmessig anmode anbyder(e) om å supplere eller utdype de fremlagte attester og dokumenter.

Det samme gjelder innenfor kontraktsperioden.

### § 14. *Valg av anbyder*

- 1. Oppdragsgiver skal under henvisning til §§ 3 og 8 basere tildelingen av en kontrakt enten utelukkende på laveste behov for kompensasjon eller på det økonomisk mest fordelaktige bud.
- 2. Dersom oppdragsgiver baserer tildelingen av kontrakt på det etter en helhetlig vurdering økonomisk sett mest fordelaktige bud, men behovet for kompensasjon alene ikke er avgjørende kriterium, skal alle kriterier som vil bli lagt til grunn for tildelingen ha vært oppgitt i kontraktskunngjøringen. Dette skal, om mulig, skje i prioritert rekkefølge.
- 3. Dersom det for en kontrakt foreligger bud som virker unormalt lave i forhold til ytelsen, kan oppdragsgiver undersøke de enkelte poster i budene før det gjøres vedtak om tildeling. For dette formål skal oppdragsgiver be anbyderen fremskaffe de nødvendige forklaringer, og eventuelt angi hvilke deler av budet oppdragsgiver anser som uakseptable.

## **Anbudsinnbudelse**

Ruteflyginger Fagernes – Oslo v. v. 1. april 2002 – 31. mars 2003

### **§ 15. *Kunngjøring av tildelt kontrakt***

Tildeling av kontrakt kunngjøres på en hensiktsmessig måte.

### **§ 16. *Utfyllende forskrifter***

Samferdselsdepartementet kan fastsette endringer til utfylling og presisering av denne forskrift.

### **§ 17. *Ikrafttredelse***

Denne forskrift trer i kraft 1. juli 1994.

## IX RÅDSFORORDNING (EØF) NR 2408/92

IDENT: 392R2408  
TYPE: Rådsforordning.  
DATO: 1992-07-23.  
NUMMER: EØF nr 2408/92.

### **RÅDSFORORDNING av 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskapers adgang til flyruter innenfor Fellesskapet.**

[http://europa.eu.int/eur-lex/en/lif/dat/1992/en\\_392R2408.html](http://europa.eu.int/eur-lex/en/lif/dat/1992/en_392R2408.html)

RÅDET FOR DE EUROPEISKE FELLESSKAP HAR

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske økonomiske fellesskap, særlig artikkel 84 paragraf 2,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen<sup>2</sup>,

under henvisning til uttalelse fra Europaparlamentet<sup>3</sup>,

under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komite<sup>4</sup>, og ut fra følgende betraktninger:

Det er viktig å innføre en luftfartspolitik med sikte på gradvis opprettelse av det indre marked i løpet av tidsrommet fram til 31. desember 1992, i samsvar med traktatens artikkel 8 A.

Det indre marked skal utgjøre et område uten indre grenser, med fritt varebytte og fri bevegelse for personer, tjenesteytelser og kapital.

Rådsvedtak 87/602/EØF av 14. desember 1987 om deling av setekapasiteten mellom medlemsstatene og om luftfartsselskapers adgang til ruteflyging mellom medlemsstatene<sup>5</sup>, og rådsforordning (EØF) nr. 2343/90 av 24. juli 1990 om luftfartsselskapers adgang til ruteflyging innenfor Fellesskapet og om deling av setekapasiteten mellom luftfartsselskaper på ruteflyginger mellom medlemsstatene<sup>6</sup>, var de første skritt mot gjennomføringen av det indre marked med hensyn til EF-luftfartsselskapers adgang til ruteflyging innenfor Fellesskapet.

Forordning (EØF) nr. 2343/90 fastsetter at Rådet skal treffe beslutning om revisjon av nevnte forordning senest 30. juni 1992.

---

<sup>2</sup> EFT nr. C 258 av 4.10.1991, s. 10.

<sup>3</sup> EFT nr. C 125 av 18.5.1992, s. 146.

<sup>4</sup> EFT nr. C 169 av 6.7.1992, s. 15.

<sup>5</sup> EFT nr. L 374 av 31.12.1987, s. 19.

<sup>6</sup> EFT nr. L 217 av 11.8.1990, s. 8.

## Anbudsinnydelse

Ruteflyginger Fagernes – Oslo v. v. 1. april 2002 – 31. mars 2003

Rådet vedtok ved forordning (EØF) 2343/90 å fastsette regler om tildeling av lisenser for ruteflyging med sikte på iverksettelse senest 1. juli 1992. rådet vedtok ved forordning (EØF) nr. 2343/90 å oppheve kapasitetsbegrensninger mellom medlemsstatene innen 1. januar 1993.

Rådet bekreftet ved forordning (EØF) nr. 2343/90 at kabotasjerettigheter er en integrert del av det indre marked.

2. desember 1987 ble det i London i en felles erklæring fra Kongeriket Spanias og Det forente kongerikets utenriksministre oppnådd enighet mellom de to stater om en ordning for økt samarbeid om bruken av Gibraltar lufthavn, og denne ordningen er ennå ikke iverksatt.

Luftrafikksystemet på de greske øyer og de atlantehavsøyene som utgjør den autonome regionen Azorene er for tiden ikke tilfredsstillende utviklet, og lufthavner på disse øyene bør derfor midlertidig unntas fra denne forordnings anvendelse.

Restriksjoner på utpeking av flere luftfartsselskaper og trafikkrettigheter med femte frihet må fjernes, og det må gradvis innføres kabotasjerettigheter for å stimulere utviklingen av Fellesskapets luftfartssektor og bedre tilbudet til brukerne.

Det må treffes særlige bestemmelser som skal gjelde i visse tilfeller, for forpliktelsen til offentlig tjenesteytelse som er nødvendig for å opprettholde tilstrekkelig luftrafikk til nasjonale regioner.

Det må treffes særlige bestemmelser for luftrafikk på nye ruter mellom regionale lufthavner.

Av hensyn til planlegging av lufttransporten må medlemsstatene tillates å fastsette ikke-diskriminerende regler for fordeling av luftrafikk mellom lufthavner innen samme lufthavnsystem.

Utøvelsen av trafikkrettigheter må være forenlig med operasjonelle regler om sikkerhet, miljøvern og adgang til lufthavnene, og kanskje uten forskjellsbehandling.

Av hensyn til overbelastnings- og miljøproblemer må det gis mulighet til å innføre visse begrensninger i utøvelsen av trafikkrettigheter.

Av hensyn til konkurransesituasjonen i markedet bør det treffes tiltak for å hindre urimelige økonomiske virkninger for luftfartsselskaper.

Medlemsstatenes og luftfartsselskapenes plikter med hensyn til å gi nødvendige opplysninger bør fastsettes.

Det er hensiktsmessig å sikre at markedsadgangen vurderes på likt grunnlag for samme type luftrafikk.

Det er hensiktsmessig at alle spørsmål om markedsadgang omfattes av en og samme forordning.

Denne forordning erstatter delvis forordning (EØF) nr. 2343/90 og rådsforordning (EØF) nr. 294/91 av 4. februar 1991 om fraktflyging mellom medlemsstatene -

## **VEDTATT DENNE FORORDNING:**

### **Artikkel 1**

1. Denne forordning omhandler adgang til ruter innenfor Fellesskapet, både for ruteflyging og ikkeregelbundet flyging.

2. Anvendelsen av denne forordning på Gibraltar lufthavn skal ikke berøre henholdsvis Kongeriket Spanias og Det forente Kongerikes rettslige standpunkter i forbindelse med tvisten om suvereniteten over territoriet der lufthavnen ligger.

3. Anvendelsen av denne forordning på Gibraltar lufthavn skal utsettes til ordningene fastsatt i felleserklæringen til utenriksministrene for Kongeriket Spania og Det forente kongerike av 2. desember 1987 er iverksatt. Når dette skjer, vil de to staters regjeringer samme dag underrette Rådet.

4. Lufthavner på de greske øyer og de atlantehavsøyer som utgjør den autonome region Azorene, skal være unntatt fra anvendelsen av denne forordning fram til 30. juni 1993. Med mindre Rådet etter forslag fra Kommisjonen bestemmer noe annet, skal unntaket gjelde i ytterligere fem år, og kan deretter forlenges i nye fem år.

### **Artikkel 2**

I denne forordning menes med

- a) luftfartsselskap: et lufttransportforetak som har gyldig lisens,
- b) EF-luftfartsselskap: et luftfartsselskap som er gitt gyldig lisens av en medlemsstat i henhold til rådsforordning (EØF) nr. 2407/92 av 23. juli 1992 om lisenser til luftfartsselskaper<sup>7</sup>,
- c) lufttrafikk: en flyging eller en serie flyginger som transporterer passasjerer, frakt og/ eller post mot vederlag,
- d) ruteflyging: en serie flyginger som har samtlige av følgende kjennetegn:
  - i) de gjennomføres mot vederlag med luftfartøyer beregnet på transport av passasjerer, frakt og/ eller post, slik at det for hver flyging tilbys seter for salg på individuell basis til allmennheten (enten direkte av luftfartsselskapet eller av dets godkjente agenter),
  - ii) de gjennomføres for å betjene trafikk mellom de samme to eller flere lufthavner, enten:
    1. i henhold til en offentliggjort rutetabell, eller
    2. ved flyginger som er så regelmessige eller hyppige at de åpenbart utgjør en systematisk serie flyginger,
- e) flyging: avgang fra en nærmere angitt lufthavn til en nærmere angitt bestemmelseslufthavn,

---

<sup>7</sup> EFT nr. L 36 av 8.2.1991, s. 1.

<sup>7</sup> EFT nr. L 240 av 24.08.1992, s. 1.

## Anbudsinbydelse

Ruteflyginger Fagernes – Oslo v. v. 1. april 2002 – 31. mars 2003

- f) trafikkrettighet: den rett et luftfartsselskap har til å transportere passasjerer, frakt og/eller post i lufttrafikk mellom to EF-lufthavner,
- g) sete-salg: det salg av seter luftfartsselskapet, dets godkjente agent eller charterer foretar direkte til allmennheten uten at andre tjenester, som innkvartering, er inkludert,
- h) berørte medlemsstater: den medlemsstat det drives lufttrafikk i eller de medlemsstater det drives lufttrafikk mellom,
- i) involverte medlemsstater: de berørte medlemsstater og de medlemsstater der luftfartsselskapene som driver lufttrafikk, har lisens,
- j) registreringsstat: medlemsstaten der lisensen nevnt i bokstav b) er gitt,
- k) lufthavn: alle områder i en medlemsstat som er åpne for ervervsmessig lufttransport,
- l) regional lufthavn: alle andre lufthavner enn de som er oppført som lufthavner av kategori I i vedlegg I,
- m) lufthavnsystem: to eller flere lufthavner som er oppført sammen fordi de betjener samme by eller gruppe av byer, som angitt i vedlegg II,
- n) kapasitet: antall seter som tilbys allmennheten på en ruteflyging i et bestemt tidsrom,
- o) forpliktelse til offentlig tjenesteytelse: enhver forpliktelse pålagt et luftfartsselskap til å treffe alle nødvendige tiltak i forbindelse med alle ruter det har lisens av en medlemsstat til å drive, for å sikre at det ytes en tjeneste som tilfredsstillende fastsatte krav til kontinuitet, regelmessighet, kapasitet og prisfastsettelse, krav selskapet ikke ville påtatt seg å oppfylle dersom det bare skulle tatt hensyn til egne ervervsmessige interesser.

### Artikkel 3

1. Med mindre annet er bestemt i denne forordning, skal EF-luftfartsselskaper gis tillatelse av de berørte medlemsstater til å utøve trafikkrettigheter på ruter innenfor Fellesskapet.

2. Uten hensyn til nr. 1 har en medlemsstat før 1. april 1997 ikke plikt til å tillate EF-luftfartsselskaper som er gitt lisens i en annen medlemsstat, å utøve kabotasjerettigheter på sitt territorium, med mindre:

- i) trafikkrettighetene utøves på en forbindelse som er en del av ruteplanen og som inngår i denne som en forlengelse av en forbindelse fra, eller som er første del av, en forbindelse til luftfartsselskapets registreringsstat,
- ii) luftfartsselskapet på kabotasjerekningen ikke benytter mer enn 50 % av den sesongkapasitet som selskapet setter inn på den samme ruten som kabotasjerekningen er en forlengelse eller første del av.

3. Et luftfartsselskap som utnytter kabotasjerettigheter i samsvar med nr. 2, skal på anmodning gi de involverte medlemsstater de nødvendige opplysninger for gjennomføringen av bestemmelsene i nevnte nr.

4. Uten hensyn til nr. 1 kan en medlemsstat før 1. april 1997 regulere adgangen til ruter på sitt territorium for luftfartsselskaper den har gitt lisens i samsvar med forordning (EØF) nr. 2407/92, forutsatt at dette skjer uten forskjellsbehandling på grunnlag av eiernes nasjonalitet eller luftfartsselskapets identitet, uansett om luftfartsselskapet driver eller søker om å få drive de berørte ruter, og dersom den ikke på annen måte tilsidesetter fellesskapsretten, særlig konkurransereglene.

**Artikkel 4**

1. a) En medlemsstat kan etter konsultasjoner med de øvrige berørte medlemsstater og etter å ha underrettet Kommissjonen og luftfartsselskapene som driver ruten, pålegge forpliktelser til offentlig tjenesteytelse når det gjelder ruteflyginger til en lufthavn som betjener en randsone 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 der lufthavnen ligger, i den utstrekning det er nødvendig for å sikre at det på ruten gis et tilbud som tilfredsstillende fastsatte krav til kontinuitet, regelmessighet, kapasitet og prisfastsettelse, krav selskapene ikke ville påta seg å oppfylle dersom de bare skulle tatt hensyn til egne ervervsmessige interesser. Kommissjonen skal offentliggjøre slike forpliktelser til offentlig tjenesteytelse i De Europeiske Fellesskaps Tidende.
- b) Ved vurderingen av om en ruteflyging er tilfredsstillende, skal medlemsstatene ta hensyn til:
  - i) allmennhetens interesse,
  - ii) muligheten, særlig for øyområder, for å benytte andre transportformer og deres mulighet til å tilfredsstillende de aktuelle transportbehov,
  - iii) flytakster og vilkår som kan tilbys brukerne,
  - iv) den samlede virkning av alle luftfartsselskapers drift eller planlagte drift av denne ruten.
- c) I tilfeller der andre transportformer ikke kan sikre en tilfredsstillende og kontinuerlig forbindelse, kan de berørte medlemsstater fastsette at forpliktelsen til offentlig tjenesteytelse skal omfatte et krav om at luftfartsselskaper 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 offentlig tjenesteytelse.
- d) Dersom det på en rute ikke er noe luftfartsselskap som har begynt eller som er i ferd med å begynne ruteflyging i samsvar med forpliktelsen til offentlig tjenesteytelse som gjelder for denne ruten, kan medlemsstaten begrense adgangen til denne ruten til ett luftfartsselskap for et tidsrom på inntil tre år, og etter utløpet av tidsrommet på tre år skal situasjonen vurderes på nytt. Retten til å drive slike ruter skal tildeles etter anbudsinnsbydelse, enten for en enkelt rute eller for flere ruter samlet, til ethvert EF-luftfartsselskap som har rett til å drive slik lufttrafikk. Anbudsinnsbydelsen skal offentliggjøres i De Europeiske Fellesskaps Tidende, og fristen for innlevering av anbud skal tidligst være en måned etter offentliggjøringen. Innleverte anbud skal straks oversendes de øvrige berørte medlemsstater og Kommissjonen.
- e) Anbudsinnsbydelsen og påfølgende avtaler skal særlig omfatte følgende punkter:
  - i) krav i tilknytning til forpliktelsen til offentlig tjenesteytelse,
  - ii) regler for endring og heving av avtalen, særlig for å ta hensyn til uforutsette endringer,
  - iii) avtalens gyldighetsperiode,
  - iv) sanksjoner ved manglende oppfyllelse av avtalen.
- f) Valg av anbud skal foretas så snart som mulig, idet det tas hensyn til om tjenesten er tilfredsstillende, herunder priser og vilkår som kan tilbys brukerne, samt kostnader ved eventuell kompensasjon fra de berørte medlemsstater.



- g) Uten hensyn til bokstav f) skal det for å gi de øvrige medlemsstater mulighet til å fremsette merknader, gå to måneder fra fristen for innlevering av tilbud til det foretas et valg.
- h) En medlemsstat kan refundere et luftfartsselskap som er valgt etter bokstav f), kostnadene ved oppfyllelse av de krav som følger av forpliktelsen til offentlig tjenesteytelse pålagt i henhold til dette nr.; i forbindelse med refusjonen skal det tas hensyn til kostnader og inntekter ved tjenesten.
- i) Medlemsstatene skal vedta nødvendige tiltak for å sikre at beslutninger som er tatt i henhold til denne artikkel, effektivt og så snart som mulig kan vurderes på nytt dersom beslutningene er i strid med Fellesskapets regelverk eller med nasjonale regler for gjennomføringen av regelverket.
- j) Når en forpliktelse til offentlig tjenesteytelse er pålagt i henhold til bokstav a) og c), skal luftfartsselskaper kunne tilby sete-salg bare dersom den berørte lufttrafikken oppfyller alle krav innen rammen av forpliktelsen til offentlig tjenesteytelse. Dersom den gjør det, skal den anses som en ruteflyging.
- k) Bokstav d) får ikke anvendelse når en annen berørt medlemsstat foreslår en annen tilfredsstillende måte denne forpliktelse til offentlig tjenesteytelse kan oppfylles på

2. Nr. 1 bokstav d) får ikke anvendelse på ruter der andre transportformer kan sikre en tilfredsstillende og kontinuerlig forbindelse med en kapasitet på mer enn 30 000 seter per år.

3. Dersom en medlemsstat anser at utviklingen av en rute blir begrenset i urimelig grad av bestemmelsene i nr. 1, skal Kommisjonen etter anmodning fra medlemsstaten eller på eget initiativ foreta en undersøkelse og, innen to måneder etter å ha mottatt anmodningen, på grunnlag av alle relevante faktorer beslutte om nr. 1 fortsatt skal komme til anvendelse på vedkommende rute.

4. Kommisjonen skal oversende sin beslutning til Rådet og medlemsstatene. Alle medlemsstater kan henvise Kommisjonens beslutning til Rådet innen en måned. Rådet kan med kvalifisert flertall treffe annen beslutning innen en måned.

## **Artikkel 5**

Dersom det på det tidspunkt denne forordning trer i kraft, er gitt enekonsesjon til innenriksruter i henhold til lov eller avtale, og andre transportformer ikke kan sikre en tilfredsstillende og kontinuerlig forbindelse, kan slik konsesjon fortsatt gjelde til utløpsdatoen eller i tre år, alt etter hvilken dato som kommer først.

## **Artikkel 6**

1. Uten hensyn til artikkel 3 kan en medlemsstat, dersom et luftfartsselskap som den har utstedt lisens til, har begynt å drive ruteflyging med passasjerer med luftfartøyer som har høyest 80 seter på en ny rute mellom regionale lufthavner med en kapasitet på høyest 30000 seter per år, nekte andre luftfartsselskaper å drive ruteflyging i et tidsrom på to år, med mindre den drives med luftfartøyer med høyest 80 seter eller drives slik at høyest 80 seter tilbys for salg på hver flyging mellom de to aktuelle lufthavnene.

2. Artikkel 4 nr. 3 og 4 får anvendelse i forbindelse med nr. 1 i denne artikkel.

## Artikkel 7

De berørt medlemsstater skal gi EF-luftfartsselskaper som driver lufttrafikk, tillatelse til å kombinere flyginger og bruke samme rutenummer.

## Artikkel 8

1. Denne forordning skal ikke berøre en medlemsstats rett til, uten forskjellsbehandling på grunnlag av luftfartsselskapets nasjonalitet eller identitet, å regulere fordelingen av trafikken mellom lufthavnene i et lufthavnsystem.

2. Utøvelsen av trafikkrettigheter skal være underlagt offentliggjorte fellesskapsregler og nasjonale, regionale og lokale regler om drift i forbindelse med sikkerhet, miljøvern og fordeling av tidsluker på lufthavnene.

3. Påanmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ skal Kommisjonen undersøke anvendelsen av nr. 1 og 2 og innen en måned etter å ha mottatt anmodningen og etter samråd med komiteen nevnt i artikkel 11, treffe beslutning om hvorvidt medlemsstaten kan fortsette å anvende tiltaket. Kommisjonen skal oversende sin beslutning til Rådet og medlemsstatene.

4. Alle medlemsstater kan henvise Kommisjonens beslutning til Rådet innen en måned. Rådet kan i unntakstilfeller treffe annen beslutning med kvalifisert flertall innen en måned.

5. Når en medlemsstat beslutter å opprette et nytt lufthavnsystem eller endre et eksisterende lufthavnsystem, skal den underrette de øvrige medlemsstater og Kommisjonen. Etter å ha kontrollert at lufthavnene utgjør en enhet for å betjene samme by eller gruppe av byer, skal Kommisjonen offentliggjøre et revidert vedlegg II i De Europeiske Fellesskaps Tidende.

## Artikkel 9

1. Når det forekommer alvorlige overbelastnings- og/ eller miljøproblemer, kan den ansvarlige medlemsstat, med forbehold for denne artikkel, innføre vilkår for, begrense eller nekte utøvelsen av trafikkrettigheter, særlig dersom andre transportformer kan gi et tilfredsstillende tilbud.

2. Tiltak en medlemsstat treffer i samsvar med nr.1, skal:

- ikke innebære forskjellsbehandling på grunnlag av luftfartsselskapenes nasjonalitet eller identitet,
- ha en begrenset gyldighetsperiode, som ikke må overstige tre år, og ved utløpet av gyldighetsperioden skal tiltakene vurderes på nytt,
- ikke i urimelig grad berøre denne forordnings mål,
- ikke føre til en urimelig konkurransevridning mellom luftfartsselskapene,
- ikke være mer restriktive enn det som er nødvendig for å løse problemene.

3. Dersom en medlemsstat anser at det er nødvendig å treffe tiltak som nevnt i nr. 1, skal medlemsstaten minst tre måneder før tiltakene iverksettes, underrette de øvrige medlemsstatene og Kommisjonen, samt gi en rimelig begrunnelse for tiltakene. Tiltakene kan gjennomføres med mindre en berørt medlemsstat innen en måned fra underretningen er mottatt, reiser innsigelser eller Kommisjonen i samsvar med nr. 4 beslutter at de skal undersøkes ytterligere.

4. Påanmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ kan Kommisjonen undersøke tiltakene nevnt i nr. 1. Dersom Kommisjonen innen en måned etter å ha blitt underrettet i henhold til nr. 3, beslutter å undersøke tiltakene, skal den samtidig meddele om tiltakene helt eller delvis kan gjennomføres mens undersøkelsen pågår, og i denne forbindelse

særlig ta hensyn til muligheten for uopprettelige virkninger. Etter åha rådspurt komiteen nevnt i artikkel 11, skal Kommisjonen innen en måned etter åha mottatt alle nødvendige opplysninger, beslutte om tiltakene er hensiktsmessige og i samsvar med denne forordning og ikke påannen måte strider mot fellesskapsretten. Kommisjonen skal oversende Rådet og medlemsstatene sin beslutning. I påvente av denne beslutningen kan Kommisjonen vedta midlertidige tiltak, herunder hel eller delvis suspensjon av tiltakene, og i denne forbindelse skal den særlig ta hensyn til muligheten for uopprettelige virkninger.

5. Uten hensyn til nr. 3 og 4 kan en medlemsstat treffe nødvendige tiltak for å løse et kortvarig problem som plutselig har oppstått, forutsatt at tiltakene er i samsvar med nr. 2. Kommisjonen og medlemsstatene skal straks underrettes om disse tiltakene med en rimelig begrunnelse. Dersom problemene som nødvendiggjør slike tiltak, vedvarer i mer enn 14 dager, skal medlemsstaten underrette Kommisjonen og de andre medlemsstatene, og kan med Kommisjonens samtykke forlenge tiltakenes varighet ytterligere i inntil 14 dager. Påanmodning fra en eller flere medlemsstater eller på eget initiativ kan Kommisjonen suspendere iverksettelsen av tiltakene dersom de ikke oppfyller kravene i nr. 1 og 2 eller påannen måte strider mot fellesskapsretten.

6. Alle medlemsstater kan henvise Kommisjonens beslutning i henhold til nr. 4 og 5 til Rådet innen en måned. Rådet kan i unntakstilfeller treffe annen beslutning med kvalifisert flertall innen en måned.

7. Dersom en beslutning truffet av en medlemsstat i samsvar med denne artikkel begrenser et luftfartsselskaps virksomhet på en flyrute innenfor Fellesskapet, får de samme vilkår eller begrensninger anvendelse på alle EF-luftfartsselskaper på samme rute. Dersom beslutningen innebærer avslag på nye eller supplerende flyginger, skal alle søknader fra EF-luftfartsselskaper om nye eller supplerende flyginger på denne ruten behandles på samme måte.

8. Med forbehold for artikkel 8 nr. 1 og med mindre de øvrige berørte medlemsstater samtykker, skal en medlemsstat ikke gi et luftfartsselskap tillatelse til:

- a) å opprette en ny luftrute, eller
- b) å øke hyppigheten på en eksisterende luftrute

mellom en bestemt lufthavn på medlemsstatens territorium og en annen medlemsstat, så lenge et luftfartsselskap med lisens fra den annen medlemsstat ikke har fått tillatelse til, på grunnlag av reglene om tildeling av tidsluker på lufthavnene i henhold til artikkel 8 nr. 2, å opprette en ny rute eller øke hyppigheten på en eksisterende rute til vedkommende lufthavn, før Rådet har vedtatt en forordning om regler for fordeling av tidsluker på lufthavnene, basert på det generelle prinsipp om lik behandling uansett nasjonalitet, og forordningen har trådt i kraft.

## Artikkel 10

1. Kapasitetsbegrensninger får anvendelse på lufttrafikk som omfattes av denne forordning bare når dette er fastsatt i artikkel 8 og 9 og i denne artikkel.

2. Dersom anvendelsen av nr. 1 har påført de luftfartsselskaper som en medlemsstat har gitt lisens, alvorlig økonomisk skade, skal Kommisjonen påanmodning fra medlemsstaten vurdere situasjonen, og på grunnlag av alle relevante faktorer, herunder markedssituasjonen og særlig, når medlemsstatens luftfartsselskaper i urimelig grad er forhindret fra å konkurrere effektivt i markedet, det eller de berørte luftfartsselskapers

økonomiske situasjon og den faktiske kapasitetsutnyttelse, treffe beslutning om hvorvidt kapasiteten for ruteflyginger til og fra denne staten skal stabiliseres i et begrenset tidsrom.

3. Kommisjonen skal oversende sin beslutning til Rådet og medlemsstatene. Alle medlemsstater kan henvise Kommisjonens beslutning til Rådet innen en måned. Rådet kan i unntakstilfeller treffe annen beslutning med kvalifisert flertall innen en måned.

### **Artikkel 11**

1. Kommisjonen skal bistås av en rådgivende komite som skal bestå av representanter for medlemsstatene og ledes av representanten for Kommisjonen.

2. Komiteen skal gi Kommisjonen råd om anvendelsen av artikkel 9 og 10.

3. Kommisjonen kan også rådspørre komiteen om alle andre spørsmål i forbindelse med anvendelsen av denne forordning.

4. Komiteen utarbeider selv sin forretningsorden.

### **Artikkel 12**

1. For å løse de oppgaver den er tillagt etter denne forordning kan Kommisjonen innhente alle nødvendige opplysninger fra medlemsstatene og de berørte luftfartsselskaper.

2. Dersom et luftfartsselskap ikke fremlegger de nødvendige opplysninger innen fristen fastsatt av Kommisjon, eller gir ufullstendige opplysninger, skal Kommisjonen ved beslutning rettet til den berørte medlemsstat anmode om disse opplysningene. Beslutningen skal angi nærmere de opplysninger det anmodes om, samt fastsette en egnet frist for å fremlegge dem.

### **Artikkel 13**

Kommisjonen skal offentliggjøre en rapport om anvendelsen av denne forordning senest 1. april 1994, og deretter med regelmessige mellomrom.

### **Artikkel 14**

1. Medlemsstatene og Kommisjonen skal samarbeide om gjennomføringen av denne forordning.

2. Fortrolige opplysninger mottatt ved anvendelsen av denne forordning skal være underlagt taushetsplikt.

### **Artikkel 15**

Forordning (EØF) nr. 2343/90 og forordning (EØF) nr. 294/91 oppheves, unntatt artikkel 2 bokstav e) ii) og vedlegg I til forordning (EØF) nr. 2343/90, som fortolket i vedlegg III til denne forordning, og artikkel 2 bokstav b) i, og vedlegget til, forordning (EØF) nr. 294/91.

### **Artikkel 16**

Denne forordning trer i kraft 1. januar 1993. Denne forordning er i alle deler bindende og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel, 23. juli 1992.

For Rådet

**Anbudsinbydelse**

Ruteflyginger Fagernes – Oslo v. v. 1. april 2002 – 31. mars 2003

**J. COPE**

**Formann**

Vedleggene til Rådsforordning (EØF) nr. 2408/92 finnes i den offisielle utgaven.

## **X STANDARDKONTRAKT FOR RUTEFLYGING**

I samsvar med Forskrift om gjennomføring og håndheving av EØS-avtalen på luftfartens område av 15. juli 1994 nr. 691 § 1 nr. 4, Rådsforordning (EØF) 2408/92 om EF-luftfartsselskapers adgang til flyruter innenfor Fellesskapet, artikkel 4, og under henvisning til Forskrift av 15. april 1994 om gjennomføring av anbud i forbindelse med forpliktelse til offentlig tjenesteytelse nr. 256 med endring senest av 25. september 1998 nr. 912, er det inngått følgende kontrakt mellom ..... (heretter kalt Operatøren) og Samferdselsdepartementet om drift av de i kontrakten angitte ruter/ruteområder.

### **1 Ruter/ruteområde**

1.1 Kontrakten gjelder følgende rute(r): .....

### **2 Krav til driften**

2.1 Denne kontrakt gir Operatøren enerett og plikt til å trafikkere ruteområdet innenfor kontraktsperioden i samsvar med spesifikasjoner angitt i Operatørens anbud, som er en del av denne kontrakt.

2.2 Driften skal utføres i samsvar med luftfartsloven med tilhørende forskrifter, samt for øvrig det til enhver tid gjeldende regelverk på området.

2.3 I samsvar med forutgående anbudsinndeling skal i vedlegg 3 til denne kontrakten spesifiseres følgende:

#### 1) Ruteprogram/rutestruktur

- a) angivelse av dager med trafikkplikt
- b) angivelse av antall tur/returreiser pr. dag
- c) antall stopp underveis/kapasitet i anbudsområdet
- d) produksjon målt i setekilometer/tonnkilometer

#### 2) Takster

- struktur, nivå, vilkår, rabatter

#### 3) Flytyper

- størrelse, komfort

#### 4) Krav til service

#### 5) Reservasjon, salg, handling:

- ev. bruk av CRS, reisebyrå/agent, provisjoner, handling-partner

6) Særskilte krav til sikkerhet/materiell/miljø i samsvar med gjennomføring av anbud i forbindelse med forpliktelse til offentlig tjenesteytelse § 8 bokstav c).

## Anbudsinnsbydelse

Ruteflyginger Fagernes – Oslo v. v. 1. april 2002 – 31. mars 2003

- 2.4 Operatøren inntar for oppfyllelse til enhver tid av det trafikkopplegg som er angitt i anbudet og spesifisert i vedlegget til pkt. 2.3 ovenfor.

Herunder plikter Operatøren for egen regning å skaffe erstatningsmateriell og/eller erstatningspersonell ved driftsavbrudd.

Ved avvik av betydning fra det avtalte trafikkopplegg skal Operatøren straks varsle Samferdselsdepartementet med skriftlig angivelse av årsaken. Operatøren skal også underrette om de tiltak som iverksettes.

Samferdselsdepartementet kan pålegge Operatøren tiltak som finnes nødvendige for oppfyllelse av trafikkopplegget, eventuelt iverksette slike tiltak for Operatørens regning og risiko.

### 3 Tilskudd, betaling, risikodeling m.v.

- 3.1 Operatøren har krav på kompensasjon fra Samferdselsdepartementet for følgende rute(r):

.....

Kompensasjonen utgjør:

- for hele kontraktsperioden \_\_\_\_\_ kr

Samferdselsdepartementet overfører de periodiske beløp pro rata 1 gang pr. måned.

Prisomregningen av anbudsbudsjettene for 2. og 3. driftsår skjer i samsvar med kap. III, pkt. 7 i anbudsinnsbydelsen.

Det tas forbehold om at Stortinget gjennom de årlige budsjettbehandlinger stiller de nødvendige midler til disposisjon for Samferdselsdepartementet til dekning av nevnte kompensasjon.

- 3.2 Operatøren beholder alle inntekter som trafikktilbudet genererer. Skulle inntektene bli større eller utgiftene mindre enn beregnet i forhold til kalkyler som ligger til grunn for anbudet, får Operatøren beholde mellomlegget. Tilsvarende har ikke Samferdselsdepartementet plikt til å dekke et eventuelt dårligere resultat enn kalkylene skulle tilsi.
- 3.3 Alle offentlige avgifter, herunder luftfartsavgifter betales av Operatøren. Ved vesentlige endringer i nivået for luftfartsavgifter kan Operatøren kreve reforhandling i samsvar med vilkårene i pkt. 6.

### 4 Samferdselsdepartementets innsynsrett m.v.

- 4.1 Snarest mulig og senest innen ..... skal Operatøren uoppfordret sende Samferdselsdepartementet revidert regnskap for foregående regnskapsår for Operatørens totale virksomhet (årsberetning).

## Anbudsinbydelse

Ruteflyginger Fagernes – Oslo v. v. 1. april 2002 – 31. mars 2003

- 4.2 Operatøren skal 6 ganger hvert år sende en rapport til Samferdselsdepartementet som blant annet skal inneholde opplysninger om:

1. Regnskap for ruten/ruteområdet
2. Driftsavbrudd i perioden, årsaken til disse
3. Punktlighet (innenfor 15 minutter av planlagt avgangstid)
4. Regularitet (andel kansellerte flyginger og årsak)
5. Trafikkomfang (antall passasjerer, passasjerinntekter, andel passasjerer i C-klasse, andel passasjerer i transfer til/fra andre flyruter, frakt- og postinntekter)
6. Utført produksjon (antall setekm og tonnkm, antall landinger, antall flytimer og kabinfaktor)

Rapporten skal være Samferdselsdepartementet i hende senest seks uker etter utløpet av rapporteringsperioden.

For anbudsvirksomheten skal regnskaps- og avviksrapportering skje i forhold til anbudsbudsjettet.

Operatøren skal informere Samferdselsdepartementet dersom det oppstår vesentlige avvik mellom det trafikkomfang som lå til grunn for anbudet og det faktiske trafikkomfanget.

- 4.3 Trafikkopplysninger innhentet ihht. pkt. 4.2, nr. 5, kan offentliggjøres, f.eks. i forbindelse med offentliggjøring av dokumentasjon ved anbud på flyrutetjenester.

Selv om trafikkopplysningene som Samferdselsdepartementet mottar fra Operatøren i utgangspunktet skulle være underlagt taushetsplikt, jf. offentlighetsloven § 5a og forvaltningsloven § 13 første ledd nr. 2) vil taushetsplikten ikke være til hinder for at opplysningene brukes for å oppnå det formål de er gitt eller innhentet for, jf. forvaltningsloven § 13 b første ledd nr. 2.

- 4.4 Samferdselsdepartementet kan, i samsvar med Forskrift om gjennomføring av anbud i forbindelse med forpliktelse til offentlig tjenesteytelse § 13, kreve supplerende eller utdypende informasjon på ethvert tidspunkt innenfor kontraktsperioden.
- 4.5 Hvis operatøren unnlater å overholde krav til rapportering gjennom enten mangelfull rapportering eller for sen rapportering i henhold til frist, jf. pkt. 4.1 og 4.2, forbeholder Samferdselsdepartementet seg retten til å holde tilbake kompensasjon.



**5 Varighet**

- 5.1 Denne kontrakten gjelder for perioden 1. april 2002 – 31. mars 2003. Operatøren kan si opp kontrakten kun med et varsel på 12 måneder.

**6 Reforhandling**

- 6.1 Dersom det i kontraktsperioden inntreffer vesentlige og uforutsette endringer i de forutsetningene som ligger til grunn for denne kontrakten, kan hver av partene kreve forhandlinger om revisjon av kontrakten. Slikt revisjonskrav må fremsettes senest 1 måned etter at endringen inntreffer. Retten til å kreve forhandlinger innebærer ikke begrensninger i retten til å gjøre gjeldende misligholdsbeføyelser etter pkt. 7 eller alminnelige kontraktsrettslige regler.
- 6.2 Dersom Samferdselsdepartementet antar at krav om reforhandling ikke vil føre frem, kan Samferdselsdepartementet beslutte i stedet å legge ruten/ruteområdet ut på nytt tilbud i samsvar med § 4 i Forskrift om gjennomføring av tilbud i forbindelse med forpliktelse til offentlig tjenesteytelse.

**7 Misligholdelse/opsigelse**

- 7.1 Ved vesentlig mislighold av kontrakten kan den heves med øyeblikkelig virkning av den annen part.
- 7.2 Med de begrensninger som følger av preseptorisk insolvenslovgivning, kan Samferdselsdepartementet si opp kontrakten med øyeblikkelig virkning hvis Operatøren blir insolvent, innleder gjeldsforhandlinger eller går konkurs. Likeledes kan Samferdselsdepartementet si opp kontrakten i de andre tilfellene som omhandles i § 12 i Forskrift om gjennomføring av tilbud i forbindelse med forpliktelse til offentlig tjenesteytelse.
- 7.3 Dersom Operatøren på grunn av force majeure eller andre forhold utenfor Operatørens kontroll har vært ute av stand til å oppfylle trafikkopplegget etter kontrakten mer enn fire av de siste seks måneder, kan kontrakten sies opp med en måneds skriftlig varsel.
- 7.4 Samferdselsdepartementet kan si opp kontrakten med øyeblikkelig virkning dersom Operatøren mister eller ikke får fornyet sin lisens.
- 7.5 Samferdselsdepartementet har rett til å suspendere kontrakten dersom Operatøren ikke oppfylder sin rapporteringsplikt eller hindrer innsyn i henhold til pkt. 4, forutsatt at han har fått skriftlig varsel med frist på minimum 2 uker til å bringe forholdet i orden. Suspendasjonen kan vare til forholdet er brakt i orden.

Likeledes kan Samferdselsdepartementet suspendere kontrakten dersom Operatørens flymateriell er involvert i en ulykke eller nestenulykke som

## **Anbudsinnsbydelse**

Ruteflyginger Fagernes – Oslo v. v. 1. april 2002 – 31. mars 2003

ville kunne medføre tap av menneskeliv. Suspensjon etter denne bestemmelsen kan vare inntil spørsmålet om straffbare forhold er avklart.

Suspensjon medfører ikke begrensninger i retten til å gjøre gjeldende misligholdsbeføyelser.

### **8 *Tvistemål***

- 8.1 Uenighet om forståelse av kontrakten skal søkes løst gjennom forhandlinger. Fører ikke disse frem, kan saken av hver part bringes inn for de ordinære domstoler til avgjørelse, med mindre partene blir enige om å avgjøre saken ved voldgift.

Oslo byrett er verneting for alle tvistemål i anledning dette kontraktsforhold med mindre partene blir enige om noe annet.

### **9 *Utferdigelse***

- 9.1 Denne kontrakten er utferdiget i 2 - to - originaleksemplarer hvorav Samferdselsdepartementet beholder det ene og Operatøren det andre.

### **10 *Vedlegg***

Som vedlegg til kontrakten følger:

1. Anbudsinnsbydelsen "Ruteflyginger Fagernes – Oslo v. v. 1. april 2002 – 31. mars 2003".
2. Operatørens anbud med standard kalkyleskjema.
3. Spesifikasjon av trafikkopplegg, jf. pkt. 2.3.
4. Samferdselsdepartementets rundskriv N-8/97 om Prosedyrer i forbindelse med ruteprogram og takster for ruteflyging i Norge.

## **XI NÆRINGS- OG ENERGIDEPARTEMENTETS RUNDSKRIV K-2/95<sup>8</sup>**

NÆRINGS- OG  
ENERGIDEPARTEMENTET

TIL DEPARTEMENTENE  
OG RIKSREVISJONEN

### **REGELVERK FOR STATENS ANSKAFFELSESVIRKSOMHET - NYTT KRAV OM FREMLEGGELSE AV SKATTEATTEST**

#### **I. INNLEDNING**

Regjeringen har i nasjonalbudsjettet for 1995 rettet søkelyset mot innkjøperne i offentlig og privat virksomhet. Siktemålet er å motivere de store innkjøperne til å sikre seg mot leveranser fra bedrifter som opererer i strid med norsk lovgivning. Tiltak for å kvalitetssikre innkjøp er derfor nevnt som ett av flere satsingsområder i Regjeringens handlingsplan mot økonomisk kriminalitet. "Aksjon mot svart arbeid", som er et landsomfattende samarbeidsprosjekt mellom myndighetene, LO, NHO og KS, har også gått inn for at det store innkjøperne i privat og offentlig sektor skal kreve skatteattest fra sine kontraktsparter.

Regjeringen har på denne bakgrunn vedtatt at det ved alle statlige anskaffelser, med de unntak som fremgår av dette rundskriv, fra og med 1. oktober 1995 skal stilles krav om fremleggelse av attest som viser at forfalte skatter og avgifter er betalt. Et anbud eller tilbud skal avvises dersom det ikke er vedlagt skatteattest.

Mange kommuner og samtlige etater har allerede innført en tilsvarende ordning og synes å ha gode erfaringer med den.

For de virksomheter som ønsker å delta i konkurransen om offentlige kontrakter, vil et obligatorisk krav om skatteattester trolig være et incitament til å sørge for at virksomheten til enhver tid har ordnede forhold vis a vis skatte- og avgiftsmyndigheter.

Det er en vesentlig forutsetning for effektiv konkurranse om offentlige anskaffelser at aktørene utarbeider sine anbud og tilbud ut fra samme offentlige rammebetingelser. Det vil virke konkurransevridende dersom enkelte aktører unndrar seg sine skatteforpliktelser. Departementet vil imidlertid understreke at det er viktig at ordningen utformes og praktiseres på en måte som ikke oppfattes som unødig ressurskrevende og urimelig tyngende for næringslivet.

---

<sup>8</sup> Elektronisk avskrift av rundskrivet er foretatt av Transportavdelingen i Samferdselsdepartementet.

## **Anbudsinnydelse**

Ruteflyginger Fagernes – Oslo v. v. 1. april 2002 – 31. mars 2003

Departementet vil videre understreke at det ikke kan utelukkes at det ved helt spesielle anskaffelser vil kunne være behov for å fravike kravet om fremleggelse av skatteattester. Dersom det skulle oppstå tvil om forståelsen og praktiseringen av dette rundskriv, oppfordres det til å ta kontakt med Nærings- og energidepartementet.

Det vises for øvrig til kommentarene i kap. III.

Nærings- og energidepartementet vil be om at dette rundskriv umiddelbart blir gjort kjent for departementets underliggende etater.

Ytterligere eksemplarer av dette rundskriv kan fås ved henvendelse til Statens forvaltningstjeneste, Trykksaksekspedisjonen.

## **II. KRAV OM ATTEST FOR RESTANSER PÅ SKATT/AVGIFT MV (SKATTEATTEST)**

Med utgangspunkt i ovennevnte betraktninger skal følgende krav ivaretas ved kontrakter som inngår av statlige etater:

### **1 Fremleggelse av skatteattest**

Entreprenører, levereandører og tjenesteytere som vil delta i anbudskonkurranser om statlige kontrakter (vare- og tjenestekjøp og bygge- og anleggskontraheringer) skal senest innen anbudsfristens utløp fremlegge skatteattest (RF-1244 Fastsatt av Skattedirektoratet). Ved forhandlede kontrakter skal skatteattest fremlegges senest ved inngåelse av kontrakt.

Kravet om skatteattest gjelder alle statlige anskaffelser hvor verdien overstiger kr 150 000,- eks. mva.

### **2 Konsekvenser ved manglende skatteattest**

Manglende skatteattest fører til avvisning av anbudet/tilbudet.

### 3 Utstedelse av skatteattest

Skatteattest (RF-1244 Fastsatt av Skattedirektoratet) skal være utstedt av kemner/kommunekasserer der entreprenøren, leverandøren eller tjenesteyteren har sitt hovedkontor og av skattefogden i vedkommende fylke.

Entreprenører, leverandører og tjenesteytere med forretningsadresse i andre EØS-land skal fremlegge attester eller annen lovbestemt dokumentasjon i henhold til forskrift av 4. desember 1992 om tildeling av offentlige varekjøp

§ 27, forskrift av 1. juli 1994 om tildeling av kontrakter om offentlige tjenestekjøp § 32 eller forskrift av 4. desember 1992 om tildeling av offentlige bygge- og anleggskontrakter § 32.

### 4 Skatteattestens varighet

Skatteattesten må ikke være eldre enn 6 måneder, regnet fra den dag attesten skal være oppdragsgiver i hende.

### 5 Krav om skatteattest i underentrepriseforhold

Bestemmelsene i punkt 1 - 4 ovenfor skal gjelde tilsvarende i alle underliggende entrepriseforhold. Brudd på entreprenørens plikt til å kreve skatteattest av sine underentreprenører gi oppdragsgiver rett til å kreve at entreprenøren erstatter vedkommende firma(er) med underentreprenør(er) som kan fremlegge skatteattest. Eventuelle økonomiske krav fra underentreprenør eller omkostninger for ørig som følge av heving av avtaler med underentreprenører i denne forbindelse, skal bæres av entreprenøren.

## III. KOMMENTARER TIL KLAUSULTEKSTEN

**Til punkt 1 :** Bestemmelsen fastlegger at det ved alle statlige anskaffelser over kr 150 000,- eks. mva. skal kreves fremlagt skatteattest. Med skatteattest menes fastsatt skjema av Skattedirektoratet (RF-1244)<sup>9</sup>. Et krav om fremleggelse av skatteattest må fremgå av kunngjøringen av konkurransen og/eller anbuds-/tilbudsgrunnlaget.

Ved inngåelse av rammeavtaler er det rammeavtalens samlede verdi som skal legges til grunn i vurderingen av om man er pliktig til å kreve skatteattest eller ikke. Dersom rammeavtalens totale verdi overstiger kr 150 000,- eks. mva., skal det kreves fremlagt skatteattest før avtalen som sådan inngås. Det er ikke nødvendig å kreve dette for hvert enkelt avrop. Det er ikke nødvendig å kreve fremlagt ny skatteattest i avtaleperioden dersom avtalen løper over mer enn 6 mnd.

---

<sup>9</sup> Av skjema vil følgende forfalte ikke betalte restanser fremgå Egen skatt, forskuddstrekk, påleggstrekk, arbeidsgiveravgift, merverdiavgift og renter. Merverdiavgift påføres av skattefogden. De ørige restanser påføres av kommunekassereren. Leverandørene/entreprenørene/tjenesteyterne må selv sørge for at begge instanser har utstedt attest.

Dersom oppdragsgiver foretar løpende, selvstendige anskaffelser som det likevel er naturlig å se i sammenheng, (samme type kontraktsgjenstand og samme leverandør/entreprenør/tjenesteyter) skal det kreves skatteattest hver 6. mnd., dersom verdien av de samlede anskaffelsene innenfor ett budsjettår forventes å overstige kr 150 000,- eks. mva.

Det skal settes vilkår om fremleggelse av skatteattest ved alle typer anskaffelser, dvs. både vare- og tjenestekjøp og kontrahering av bygg- og anlegg. Kravet til fremleggelse av skatteattest gjelder både ved anbudskonkurranser (åpen og begrenset) og ved kjøp/kontrahering etter forhandling. Det skal ikke kreves fremlagt skatteattest ved direkte kjøp. Skatteattest skal kreves fremlagt senest innen utløpet av anbudsfristen eller, for forhandlede kontrakter, ved inngåelse av kontrakten. Med inngåelse av kontrakten menes aksept av tilbudet.

Dersom anskaffelsen er omfattet av EØS-forskriftene om offentlige anskaffelser og denne skal gjennomføres ved en åpen anbudskonkurranse, må fristen ikke settes tidligere enn anbudsfristens utløp.<sup>10</sup> Fristen for fremleggelse av skatteattest må fremgå av kunngjøringen og/eller i anbuds/tilbudsgrunnlaget.

**Til punkt 2:** Dersom anbyderen/tilbyderen ikke har innlevert skatteattest som nevnt i punkt 1 innen utløpet av den fastsatte frist skal tilbudet avvises. Av hensyn til det generelle likebehandlingsprinsippet bør det ikke åpnes for fristforlengelse dersom det ikke er innlevert skatteattest innen fristen.

I hvilken grad et tilbud eller tilbud skal avvises dersom vedlagte skatteattest viser en skatte- og/eller avgiftsrestanse må baseres på en saklig, konkret helhetsvurdering. Opplysningene i skatteattesten vil inngå i oppdragsgivers generelle vurdering av anbyderens/tilbyderens finansielle og økonomiske stilling og egnethet. En leverandør, entreprenør eller tjenesteyter som fremlegger attest som viser skatte- og/eller avgiftsrestanser bør imidlertid i utgangspunktet avvises dersom restansen ut fra en saklig helhetsvurdering kan sies å være vesentlig. Det må i slike tilfeller bl.a. legges vekt på virksomhetens størrelse og oppdragets omfang og varighet.

Det understrekes imidlertid at innkrevingsmyndighetene (skattefogden og kommunekasserer/kemner) i en del tilfeller kan ha innvilget betalingsutsettelse hvis ligningen er pålagt. Innkrevingsmyndigheten kan også ha inngått en nedbetalingsordning. Videre kan en skatterestanse være under innfordring ved påleggstrekk. Dette gjelder i hovedsak personlige skatteyttere. Ovennevnte forhold skal fremgå av skatteattesten. Skatte- og avgiftsrestanser som skyldes innvilget betalingsutsettelse eller nedbetalingsordning, eller som er under innfordring ved påleggstrekk, gir ikke grunnlag for umiddelbar avvisning av et tilbud eller anbud. Denne type skatte- og avgiftsrestanser kan imidlertid tillegges vekt i den generelle vurdering av anbyderens/tilbyderens finansielle og økonomiske stilling og egnethet.

---

<sup>10</sup> Av definisjonene av en åpen anbudskonkurranse i EØS-forskriftene (jf. vareforskriften § 1 nr 5, tjenesteforskriften § 1 nr 6 og bygge- og anleggsforskriften § 1 nr 5) fremgår det at alle interesserte leverandører/entreprenører skal kunne inngi anbud. Ved en åpen anbudskonkurranse i henhold til EØS-regelverket er oppdragsgiver således ikke berettiget til å foreta en utvelgelse før anbudsfristens utløp.

**Til punkt 3:** For skatt, forskuddstrekk, påleggstrekk og arbeidsgiveravgift påføres forfalte, ikke betalte restanser av kommunekassereren. Registrert forfalt, ikke betalt merverdiavgift påføres av Skattefogden. Av praktiske grunner vil det derfor være mest hensiktsmessig å levere to skatteattester.

Ved avgjørelse av hvor anbyderen/tilbyderen har sitt hovedkontor må man være klar over at aksjeselskaper og likestilte selskaper kan ha kontor i forskjellige kommuner. Hovedkontor er det kontor der selskapets øverste ledelse er. Dersom anbyder/tilbyder er et selskap som ikke har kontor, skal skatteattesten være utstedt i den kommune/det fylke hvor selskapets bestyrelse har sitt sete.

Slike selskaper vil ofte være skattepliktige i flere kommuner. Det kan være urimelig å kreve skatteattest fra alle kommuner hvor et selskap har innbetaling av skatt. Vedkommende innkjøper/oppdragsgiver bør likevel vurdere om skatteattest fra hovedkontorkommunen er representativ. Dersom betydelige deler av selskapets virksomhet skattlegges i en eller flere kommuner, bør det også kreves skatteattest fra disse. For merverdiavgift vil dette i liten grad være aktuelt.

Krav om fremleggelse av skatteattest omfatter også anbydere/tilbydere fra andre EØS-land. I henhold til EØS-forskriftene (jf. varekjøpsforskriften § 27 nr 1 bokstav f), tjenestekjøpsforskriften § 32 nr 1 bokstav f) og bygge- og anleggsforskriften § 32 nr 1 bokstav f) vil det være legitimt å kreve fremlagt skatteattest, enten fra den stat hvor virksomheten er etablert og/eller fra Norge, dersom vedkommende tidligere har drevet virksomhet i Norge.

På det nåværende tidspunkt foreligger det ikke informasjon om hvilke organer i andre EØS-land som utsteder skatteattester. Det følger imidlertid av EØS-forskriftene (jf. varekjøpsforskriften § 27 nr 3, tjenestekjøpsforskriften § 32 nr 3 og bygge- og anleggsforskriften § 32 nr 3) at dersom anbyderens/tilbyderens hjemstat eller oppholdsstat ikke har opprettet en ordning med utstedelse av skatteattester, skal egenerklæringer avgitt overfor retts- og forvaltningsmyndighet i den aktuelle EØS-stat aksepteres.

Dette innebærer at oppdragsgiver ikke kan avvise anbud/tilbud hvor det er fremlagt egenerklæring i samsvar med EØS-forskriftene. Dersom det verken er fremlagt skatteattest utstedt av vedkommende myndighet i anbyderens/-tilbyderens hjemstat eller egenerklæring, skal anbudet avvises.

På bakgrunn av det grunnleggende likebehandlingsprinsippet må kravet om fremleggelse av skatteattester i utgangspunktet også gjelde overfor leverandører, entreprenører og tjenesteytere utenfor EØS-området. Dersom vedkommende land ikke utsteder skatteattester eller tilsvarende dokument må oppdragsgiver akseptere egenerklæringer avgitt overfor retts- eller forvaltningsmyndighet eller tilsvarende.

**Til punkt 4:** Oppdragsgiver må akseptere alle skatteattester som ikke er eldre enn 6 mnd, regnet fra den dag skatteattesten skal være oppdragsgiver i hende. Eldre skatteattester skal føre til at anbudet avvises.

**Til punkt 5:** Bestemmelsen omhandler krav til fremleggelse av skatteattest i alle underliggende entreprisforhold. Kravet til fremleggelse av skatteattest i underliggende kontraktsforhold er begrenset til bygge- og anleggssektoren,

## Anbudsinnsbydelse

Ruteflyginger Fagernes – Oslo v. v. 1. april 2002 – 31. mars 2003

herunder også bygge- og anleggsrelaterte tjenester som har direkte tilknytning til et bygge- og anleggsprosjekt.

Foruten rene entrepriser omfattes også ulike typer fagentrepriser. Entreprenørens rene varekjøp omfattes ikke. Departementet anser det ikke formålstjenlig å pålegge en slik plikt ved inngåelse av varekontrakter. Ofte består slike underleveranser bare av delkomponenter som oversendes hovedleverandøren ved bestilling. I slike kontraktsforhold vil et obligatorisk krav om fremleggelse av skatteattester ofte være urimelig byrdefullt.

Kravet til fremleggelse av skatteattester i underliggende kontraktsforhold gjelder kun dersom kontraktens verdi overstiger kr 150 000,-, jf. punkt 1.

Det vil være entreprenørens (den/de virksomhet(er) som staten har inngått kontrakt med) ansvar å sørge for at klausulens bestemmelser kommer til uttrykk i alle underliggende kontraktsforhold. Entreprenøren må derfor pålegges å sørge for at tilsvarende krav kontraktsfestes i alle avledede kontraktsforhold. Dette innebærer at kravet til fremleggelse av skatteattest gjøres gjeldende for hele kontraktspyramiden, men det vil til enhver tid være leddet over i kontraktspyramiden som skal kontrollere at eventuelle underentreprenører har fremlagt gyldig skatteattest.

Det skal gå klart frem av kunngjøringen av og/eller anbuds-/tilbudsgrunnlaget til den statlige kontrakten at kravet til fremleggelse av skatteattest gjelder alle underliggende kontrakter over kr 150 000,-.

Dersom entreprenøren ikke oppfyller sin plikt i henhold til bestemmelsen i punkt 5, har oppdragsgiveren rett til å kreve underentreprenøren skiftet ut.

Bestemmelsen er utformet slik at oppdragsgiver har rett, men ikke plikt, til å forlange at firmaet skiftes ut. I hvilken grad dette faktisk skal kreves, må bero på en konkret vurdering. Blant annet må det ses hen til om forholdet bare skyldes en forglemmelse og derfor bringes i orden straks. Dersom underentreprenøren, eller påtale av mangelen fremdeles ikke kan fremlegge skatteattest, bør oppdragsgiver vurdere å kreve vedkommende underentreprenør skiftet ut. Oppdragsgiver skal i så fall ikke belastes kostnader som følge av dette.



## XII PROSEDYRER I FORBINDELSE MED RUTEPROGRAM OG TAKSTER FOR RUTEFLYGING I NORGE

**SAMFERDSELSDEPARTEMENTET**  
Avdeling for luft- og banetransport

**RUNDSKRIV N-8/97**

29.10.97

**Sendeliste:** Luftfartsverket, fylkeskommunenes samferdselskontorer og -avdelinger og flyselskapene.

Dette rundskrivet avløser rundskrivene N-2/92 og N-2/94, slik at rundskrivene N-2/92 og N-2/94 opphører å gjelde for ruteflyging i Norge. For Hurtigruta vil rundskriv N-2/92 *Prosedyrer i forbindelse med godkjenning av ruteprogram*, fortsatt være gjeldende. For NSB vises til omtale i St prp nr 1 (1994-95) *Endrede retningslinjer for godkjenning av ruteprogram for NSBs hovedtog* s. 180.

Første hoveddel i Rundskriv N-8/97, Anbudsruiter, gjelder innenlands for ruteprogram og takster på strekninger som er underlagt forpliktelse til offentlig tjenesteytelse (FOT), hvor selskapet/ selskapene etter anbuds kontrakt med staten opererer ruten(e).

Andre hoveddel i Rundskriv N-8/97, Andre ruter, gjelder innenlands for ruteprogram og takster på det øvrige rutenettet hvor det er fri konkurranse.

### ANBUDSRUTER

#### **1 Selskapets ansvar for å gjennomføre høringsprosess i forbindelse med ruteprogram**

Påstreknings omfattet av FOT/anbud, kan høringsinstansene komme med merknader, i prioritert rekkefølge, på følgende til selskapet:

- 1) *Flyselskapets ivaretagelse av FOT-kravene gitt i anbudsinnbydelsen*
- 2) *Flyselskapets koordinering av ruter/rutetider i forhold til andre kollektive transportmidler*
- 3) *Behov utover FOT-krav og/eller anbud som selskapet ev. kan gjøre på kommersiell basis*

#### **1.1 Ruteprogram**

- a) Forslag til ruteprogram skal sendes ut på høring til berørte høringsinstanser i henhold til adresseliste under *Anbudsruiter* avsnitt II *Høringsinstansene til ruteprogram*, med gjenpart til Samferdselsdepartementet.
- b) Forslagene for sommer- og vinterruteprogram skal sendes de berørte høringsinstansene senest hhv. 15. oktober og 15. mai. Høringsinstansene skal

## Anbudsinnsbydelse

Ruteflyginger Fagernes – Oslo v. v. 1. april 2002 – 31. mars 2003

innen 1. desember for sommerrutene og 1. juli for vinterrutene sende sine uttalelser direkte til selskapet.

- c) Midtsommerprogrammet, jf. ev. FOT-tilpasning i anbudsinnsbydelsen, skal være innarbeidet i sommerruteprogrammet.
- d) Til Samferdselsdepartementet skal selskapet sende endelig ruteprogram med kopi av alle høringsuttalelser sammen med skriftlig begrunnelse for hvorvidt og hvorfor uttalelsene til høringsinstansene vedr. pkt. 1), 2) og 3) på s.1 er tatt hensyn til eller ikke i endelig forslag til ruteprogram.
- e) Endelig forslag til ruteprogram skal sendes Samferdselsdepartementet senest 1. august for vinterruter og senest 1. januar for sommerruter.
- f) Dersom det i endelig forslag til ruteprogram er gjort endringer i forhold til høringsforslaget som f.eks. gir negative konsekvenser for passasjerene, ikke er ihht. FOT-krav eller påvirker Luftfartsverkets publiserte åpningstider, skal selskapet koordinere dette med høringsinstansene i henhold til avsnitt II *Høringsinstansene til ruteprogram*, før endelig ruteforslag oversendes til Samferdselsdepartementet.
- g) Godkjenning fra Samferdselsdepartementet skal foreligge senest 45 dager før ruteprogrammet skal iverksettes.
- h) Selskapet har ansvar for å sende ut likelydende brev til høringsinstansene umiddelbart etter at ruteprogrammet er behandlet av Samferdselsdepartementet. I brevet skal det gjøres greie for endelig ruteprogram, og endelig ruteprogram skal vedlegges.

### 1.2 *Endringer i godkjent ruteprogram*

- a) Mindre endringer i godkjent ruteprogram uten direkte konsekvenser for markedet, behøver ikke sendes ut på høring. Endringer av et visst omfang som kan ha innvirkning på markedet, jf. pkt. 1.1 f), skal sendes berørte høringsinstanser for uttalelse med gjenpart til Samferdselsdepartementet. Høringsinstansene skal ha minimum 3 uker svarfrist fra mottatt høringsutkast. Svar sendes direkte til selskapet.
- b) Til Samferdselsdepartementet skal selskapet sende endelig forslag til endringer med kopi av alle høringsuttalelser sammen med skriftlig begrunnelse for hvorvidt og hvorfor uttalelsene til høringsinstansene er tatt hensyn til eller ikke i endelig forslag til endringer. Samferdselsdepartementet skal ferdigbehandle endringsforslaget og gi selskapet svar så raskt som mulig.
- c) Selskapet har ansvar for å sende ut likelydende brev til høringsinstansene umiddelbart etter at endringene er behandlet av Samferdselsdepartementet. I brevet skal det gjøres greie for endringene, og ruteprogram/ending(er) skal vedlegges.

### 1.3 *Ruteendringer i forbindelse med høytider*

- a) Selskapet sender ut forslag til ruteendringer til Luftfartsverkets berørte regionale enheter senest 6 uker før foreslåtte endring skal finne sted.
- b) Luftfartsverkets berørte regionale enheter skal sende sine høringsuttalelser til selskapet senest 3 uker etter mottatt endringsforslag.
- c) Ved aksept for endringene i Luftfartsverkets berørte regionale enheter kan de gjennomføres uten ytterligere formalisering.
- d) Dersom det ikke oppnås aksept som nevnt i pkt. c), skal selskapet sende sitt ruteforslag inklusive høringsuttalelser, til Samferdselsdepartementet for behandling.
- e) Ved beslutning i henhold til pkt. c) eller d), skal selskapet selv sørge for at godkjente ruteendringer umiddelbart gjøres kjent.

### 2 *Høringsinstansene til ruteprogram*

- a) **Luftfartsverket** skal alltid være høringsinstans vedr. forslag til ruteprogram eller endringer i ruteprogram. Foruten å sende forslag til Luftfartsverket sentralt, skal også Luftfartsverkets berørte regionale enheter motta forslag direkte.
- b) I tillegg skal berørte **fylkeskommuner/kommuner** ha muligheten til å uttale seg i henhold til tidsfrister gitt i dette rundskrivet. Relevant materiale skal da sendes direkte til alle berørte fylkeskommuner ved samferdselssjefen.
- c) Selskapet må selv ivareta nødvendig koordinering mot større kunder som bl.a. Posten og Forsvaret.

### 3 *Innrapportering av takster*

- a) Takstene kan justeres ved inngangen til hvert nytt driftsår i henhold til anbudet.
- b) Justerte takster i henhold til pkt. a), eventuelle rabatter eller nye, lavere takster sendes Samferdselsdepartementet til orientering før iverksettelse.

### 4 *Utforming av nye anbud*

- a) Samferdselsdepartementet er mottaker for innspill fra høringsinstanser under utarbeidelse av FOT-krav til nye anbud.

## **ANDRE RUTER**

### ***1 Informasjon om ruteprogram***

- a)** For andre innenlandsruter skal selskapene sende inn ruteprogram for hver sesongperiode 30 dager før iverksettelse. Det samme gjelder dersom et selskap vil starte opp eller legge ned en rutestrekning i programperioden. Innsending skal skje til direkte til Luftfartsverket sentralt og til Luftfartsverkets berørte regionale enheter med kopi til Samferdselsdepartementet.
  
- b)** Ruteprogrammene og justeringer av disse i programperioden skal koordineres med Luftfartsverkets berørte regionale enheter.
  
- c)** Selskapene vil fra Luftfartsverket sentralt motta en bekreftelse på at dokumenter i henhold til pkt. a) er mottatt. Med mindre selskapene får melding om noe annet, kan ruteprogrammet iverksettes.

## **Anbudsinbydelse**

Ruteflyginger Fagernes – Oslo v. v. 1. april 2002 – 31. mars 2003

### **2     *Innrapportering av priser***

- a) Konkurransetilsynet er ansvarlig for håndhevingen av Prisforordningen 2409/92. Innrapportering av priser skal skje i henhold til Konkurransetilsynets retningslinjer.

**Gjenpart:** Konkurransetilsynet, Posten, Forsvarsdepartementet

Med hilsen

Torbjørn Lothe (e.f)

Stig Lindahl