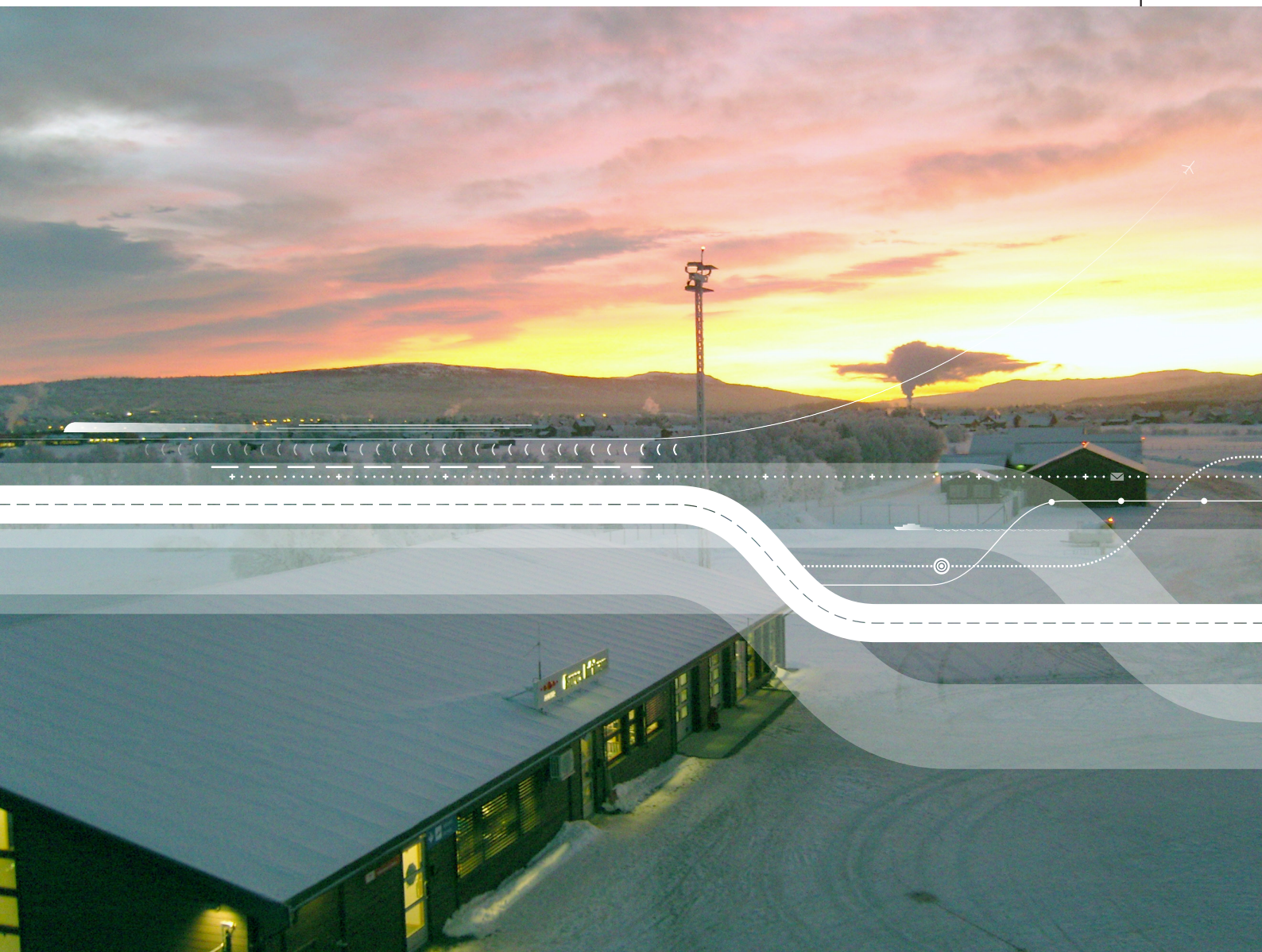




SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

# Anbodsinnbyding

Ruteflyging Røros–Oslo v.v. frå 1. desember 2012





SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

# Anbodsinnbyding

Ruteflyging Røros–Oslo v.v. frå 1. desember 2012



<b>I KONKURRANSEGRUNNLAG.....</b>	<b>5</b>
1. OPPDRAGET .....	5
2. ALMINNELEGE REGLAR FOR GJENNOMFØRING AV KONKURRANSEN .....	7
3. KRAV TIL ANBYDARANE OG TILHØYRANDE DOKUMENTASJONSKRAV .....	8
4. FORHOLD ANBYDARANE PLIKTAR Å GJERE SEG KJENDE MED.....	11
5. KRAV TIL ANBODET.....	12
6. ANBODSBEHANDLING I SAMFERDELSDEPARTEMENTET .....	15
7. AVGJERING AV KONKURRANSEN .....	17
<b>II FORPLIKTINGAR TIL OFFENTLEG TENESTEYTING .....</b>	<b>18</b>
1. INNLEIING .....	18
2. FØLGJANDE FORPLIKTINGAR GJELD FOR DEI INDIVIDUELLE RUTENE: .....	18
2.1. RØROS—OSLO V.V. ....	18
3. FØLGJANDE FORPLIKTINGAR GJELD FOR ALLE RUTEOMRÅDA.....	19
4. TILLEGGSKRAV VED GJENNOMFØRING AV ANBOD .....	19
5. ERSTATNING OG OPPHEVING AV TIDLEGARE FORPLIKTINGAR TIL OFFENTLEG TENESTEYTING .....	20
6. INFORMASJON .....	20
VEDLEGG A – PRODUKSJONJUSTERINGSKLAUSULEN .....	21
VEDLEGG B – FØRESEGNER OM SOSIALE RABATTAR .....	23
<b>III KONTRAKTVILKÅR .....</b>	<b>24</b>
1. DOKUMENT SOM INNGÅR I KONTRAKTEN.....	24
2. KONTRAKTEN GJELD FØLGJANDE RUTE:.....	24
3. KONTRAKTPERIODE .....	24
4. EINERETT TIL Å TRAFIKKERE .....	24
5. KRAV TIL DRIFTA .....	24
6. RUTEPROGRAM.....	26
7. TAKSTAR, RABATTAR, SALSKANALAR OG VILKÅR.....	26
8. BETALING AV KOMPENSASJON, RISIKODELING O.A. ....	27
9. INNSYNSRETT FOR SAMFERDELSDEPARTEMENTET, RAPPORTERINGSPLIKT FOR OPERATØREN.....	28
10. REFORHANDLING .....	30
11. SUSPENSJON AV KONTRAKTPLIKTER .....	30
12. OPPSEIING, HEVING OG ANDRE OPPHØYRSGRUNNAR .....	31
13. TVISTEMÅL .....	31
14. UTFERDING .....	32
15. UNDERTEIKNING AV KONTRAKTEN .....	32
<b>VEDLEGG 1 .....</b>	<b>33</b>
ANBODSSKJEMA .....	33
<b>VEDLEGG 2 .....</b>	<b>35</b>
ANBODSBUDSJETT .....	35
<b>VEDLEGG 3 .....</b>	<b>41</b>
RETTLEIANDE TRAFIKKOPPLYSNINGAR .....	41
<b>VEDLEGG 4 .....</b>	<b>43</b>
FORSKRIFT AV 12. AUGUST 2011 NR. 833 OM LUFTRANSPORTTJENESTER I EØS.....	43
<b>VEDLEGG 5 .....</b>	<b>52</b>
FORORDNING NR. 1008/2008 .....	52
<b>VEDLEGG 6 .....</b>	<b>73</b>
PROSEDYRER I FORBINDELSE MED RUTEPROGRAM FOR FLYRUTER UNDERLAGT FORPLIKTELSE TIL OFFENTLIG TJENESTEYTELSE .....	73



# I KONKURRANSEGRUNNLAG

## 1. Oppdraget

### 1.1 Oppdragsgivar

Samferdselsdepartementet inviterer til open anbuds konkurranse om ruteflygingar mellom Røros og Oslo i perioden frå 1. desember 2012 til 31. mars 2016.

### 1.2 Bakgrunn og formål

Samferdselsdepartementet har med verknad frå 1. desember 2012 vedteke å endre tidlegare kunngjorde forpliktingar til offentleg tenesteyting på ruteflygingar mellom Røros og Oslo.

Kunngjeringa av anbuds konkurransen skjer etter reglane i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1008/2008 av 24. september 2008 *om felles regler for drift av lufttrafikk i Fellesskapet*, jf. vedlegg 5 og forskrift av 12. august 2011 nr. 833 *om lufttransporttjenester i EØS*, jf. Vedlegg 4.

Dei nye forpliktingane blei kunngjorde 14. juni 2012 i *Den europeiske unions tidende* nr. 2012/C 168 og i *EØS-tillegget* nr. 31/2012, og utgjer del II av dette dokumentet.

Har ikkje noko luftfartsselskap starta, eller dokumentert overfor Samferdselsdepartementet at det frå 1. desember 2012 vil starte vedvarande ruteflygingar i samsvar med dei pålagde forpliktingane til offentleg tenesteyting for ruteområdet som er spesifisert i del II, vil Samferdselsdepartementet tildele einerettar til å trafikkere dei aktuelle ruteområda.

Formålet med denne innbydinga er å innhente tilbod som kan brukast som grunnlag for tildeling av slik einerett.

### 1.3 Rutene som er omfatta og kontraktperioden

Innbydinga gjeld anbod på ruteflygingar i Noreg frå 1. desember 2012 til 31. mars 2016. Strekninga som er omfatta av anbod er::

Røros–Oslo v.v.

### 1.4 Forskrift og kontraktføresegner

Avtalane som Samferdselsdepartementet inngår med tilbydarane, skal regulerast av kontraktvilkåra som utgjer del III av dette dokumentet. Før anbod blir levert, er det forventa at tilbydaren har gjort seg kjend med dei fullstendige kontraktvilkåra, ikkje berre dei delane av kontraktvilkåra som er refererte i dette konkurransegrunnlaget.

For avtalene gjeld forskrift om lufttransporttjenester i EØS jf. vedlegg 4.

## 1.5 Kunngjering

Anbodsinnbydinga er kunngjord i *Den europeiske unions tidende* og i *EØS-tillegget*.

## 1.6 Samferdselsdepartementet – adresse og kontaktpersonar

Departementet har denne adressa:

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO  
Norge

Kontoradresse: Akersgt. 59, Oslo

Kontaktpersonar i Samferdselsdepartementet er:

Rådgjevar Jens Veberg, tlf. 22 24 82 64, e-post: [jens.veberg@sd.dep.no](mailto:jens.veberg@sd.dep.no)

Rådgjevar Andreas Neumann, tlf. 22 24 83 21, e-post: [andreas.neumann@sd.dep.no](mailto:andreas.neumann@sd.dep.no)

Seniorrådgjevar Thomas Tørmo, tlf. 22 24 83 12, e-post: [thomas.tormo@sd.dep.no](mailto:thomas.tormo@sd.dep.no)

## 1.7 Registrering av anbydarar

Dei som vurderer å levere anbod, må registrere seg hos Samferdselsdepartementet for å vere sikra eventuell tilleggsinformasjon frå departementet og for å få tilsendt datafil med mal for anbudsbudsjett, jf. vedlegg 2. Tilleggsinformasjon blir ikkje publisert på Internett eller på annan måte med mindre det motsette er uttrykkeleg sagt nedanfor.

## 1.8 Tilleggsopplysningar

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

Er det bedt om tilleggsinformasjon i tilknytning til konkurransegrunnlaget i tilstrekkeleg tid før anbudsfristen går ut (punkt 5.2), skal Samferdselsdepartementet sende svar til alle anbydarar som har registrert seg hos Samferdselsdepartementet, jf. punkt 1.7, og seinast seks dagar før anbudsfristen går ut.

Ber ein om tilleggsopplysningar skriftleg, skal skrivet merkjast ”Tilleggsopplysningar anbod”.

## 1.9 Rettingar, suppleringar eller endringar i konkurransegrunnlaget

Fram til anbudsfristen går ut, har Samferdselsdepartementet rett til å gjere endringar i krava til offentleg tenesteyting som følgje av endra vilkår for godkjenning av lufthamner eller vedtak om nedlegging av lufthamner.

Elles kan Samferdselsdepartementet i det nemnde tidsrommet berre gjere rettingar, suppleringar og endringar i konkurransegrunnlaget som ikkje er av vesentleg karakter.

Rettingar, suppleringar eller endringar skal straks sendast alle anbydarar som har registrert seg hos Samferdselsdepartementet, jf. punkt 1.7. I tillegg vil departementet gjere opplysningane tilgjengelege på departementet si nettside:

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/andre/Anbud.html>.

Dersom rettingar, suppleringar eller endringar kjem så seint at det er vanskeleg for anbydarane å ta omsyn til dei i anbudet, skal det fastsetjast ei rimeleg utviding av anbudsfristen. Alle anbydarar som har registrert seg hos Samferdselsdepartementet, jf. punkt 1.7., skal varslast om utvidinga.

## **2. Alminnelege reglar for gjennomføring av konkurransen**

### **2.1 Reglar for konkurransen**

Anbudskonkurransen følgjer forordning (EF) 1008/2008 av 24. september 2008 om felles reglar for drift av lufttrafikk i Fellesskapet (vedlegg 5), dei utfyllande reglane i forskrift 12. august 2011 nr. 833 om lufttransporttjenester i EØS (vedlegg 4), samt dei utfyllande krava som følgjer av dette konkurransegrunnlaget. Departementet gjer merksam på at forskrifta på nokre punkt inneheld meir utførlege reglar om avviklinga av konkurransen enn dei som går fram av dette konkurransegrunnlaget, og at desse reglane òg gjeld for konkurransen.

### **2.2 Anskaffingsform**

#### **2.2.1**

Anskaffinga skal som hovudregel skje ved open anbuds konkurranse. Unntak kan berre gjerast dersom vilkåra i punkt 2.2.2 eller 2.2.3 er oppfylte.

#### **2.2.2**

Open anbuds konkurranse med etterfølgjande forhandlingar kan brukast dersom det etter at anbudsfristen er ute, viser seg å vere berre éin anbydar, eller dersom berre eitt anbod står att etter at andre anbod er avviste. Forhandlingar etter første punktum skal vere i samsvar med forpliktingane til offentleg tenesteyting (del II). Det er heller ikkje tillate å gjere andre vesentlege endringar i dei opphavlege kontraktvilkåra (del III) under slike forhandlingar.

#### **2.2.3**

Kjøp etter forhandling utan føregåande kunngjering kan brukast dersom det etter at anbudsfristen er ute, viser seg at det ikkje ligg føre anbod. I så fall skal det ikkje gjerast vesentlege endringar i dei opphavlege forpliktingane til offentleg tenesteyting (del II) eller i dei opphavlege kontraktvilkåra (del III).

### **2.3 Opplysningsplikt**

Samferdselsdepartementet skal gi skriftleg melding med ei kort grunngiving dersom

- eit anbod blir avvist, eller
- alle anbod blir forkasta eller tilbuds konkurranse blir avlyst

Anbydaren kan skriftleg be om ei nærmare grunngiving for



- kvifor anbodet hans er avvist, eller
- kvifor anbodet hans ikkje blei valt

Samferdselsdepartementet pliktar å svare på ein slik førespurnad seinast 15 dagar etter at han er motteken.

## **2.4 Offentleg innsyn**

For offentlig innsyn i anbod og anbodsprotokoll gjeld lov av 19. mai 2006 nr. 16 *om rett til innsyn i offentlig verksemd (offentleglova)*. Innsynet kan avgrensast med heimel i offentliglova §13 eller § 23.

## **2.5 Teieplikt**

Samferdselsdepartementet og dei tilsette der pliktar å hindre at andre får tilgang eller kjennskap til opplysningar om tekniske innretningar og framgangsmåtar, eller om drifts- og forretningsmessige forhold som det av omsyn til den opplysningane gjeld, kan vere av konkurransemessig betydning å halde hemmelege.

For at departementet skal kunne vareta teieplikta, må slike opplysningar i anbodet merkast i innleverte anbod.

## **2.6 Habilitet**

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

## **3. Krav til anbydarane og tilhøyrande dokumentasjonskrav**

### **3.1 Innleiing**

Anbod skal leggjast fram for Luftfartstilsynet for gjennomgang av tekniske og operative forhold før ein anbydar blir vald. I samband med dette må anbydaren kunne dokumentere at han har dei nødvendige tekniske og operative føresetnadene for å operere på dei aktuelle rutestrekningane.

I punkt 3.2 til 3.9 følgjer ei oversikt over krava som blir stilte til anbydarar, og tilhøyrande dokumentasjon.

### **3.2 Generelle krav**

Anbydarane pliktar å utføre drifta i samsvar med den norske luftfartslova, tilhøyrande forskrifter, andre reglar på området og eventuelle pålegg frå offentlege styresmakter i medhald av slike reglar.

### **3.3 Krav om drift i samsvar med EU-OPS**

Operasjonar med fly skal vere i samsvar med forskrift av 21. februar 2008 nr. 189 *om gjennomføring av forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering av tekniske krav og administrative fremgangsmåter i sivil luftfart med tilleggsbestemmelser om arbeidstid for besetningsmedlemmer*.

Tilbydaren har ikkje krav på (kan ikkje legge til grunn som føresetnad for sitt tilbod) at ein lufthamn eller anna anlegg eller teneste som kan nyttast som ledd i operativ verksemd

vert drive på anna vis enn det er godkjend for når anbodskonkurransen vert utlyst eller at slik lufthamn, anlegg eller teneste vert nytta eller ytt på ein måte som påfører tredjeperson ekstra kostnader. Sjå punkt 4.2.

Forskrifta nemnt i første ledd kan lastast ned frå <http://www.lovdata.no/cgi-wift/ldles?doc=/sf/sf/sf-20080221-0189.html>.

Ein fullstendig og oppdatert versjon av EU-OPS kan ein få frå Luftfartstilsynet.

Sjå utfyllande dokumentasjonskrav i punkt 3.9.

### **3.4 Lisens**

Alle anbydarar må ha gyldig lisens i samsvar med forordning (EF) nr.1008/2008 av 24. september 2008 *om felles regler for drift av lufttrafikk i Fellesskapet*.

Sjå utfyllande dokumentasjonskrav i punkt 3.9.

### **3.5 Skatteattest**

Anbydaren må ikkje ha misleghaldne skattekrav.

Skatteattest skal vere levert til Samferdselsdepartementet før anbudsfristen går ut. Attesten må ikkje vere meir enn seks månader gammal.

### **3.6 Meirverdiavgiftsattest**

Anbydaren må ikkje ha misleghaldne meirverdiavgiftskrav.

Meirverdiavgiftsattest skal vere levert til Samferdselsdepartementet før anbudsfristen går ut. Attesten må ikkje vere meir enn seks månader gammal.

### **3.7 Krav til helse, miljø og tryggleik**

Anbydaren skal innfri alle lov- og forskriftskrav til helse, miljø og tryggleik (HMS).

Anbydaren skal leggje fram ei eigenerklæring om at han oppfyller, eller ved eventuell tildeling av kontrakten kjem til å oppfylle, dei krava som er nemnde i det føregåande avsnittet.

### **3.8 Oppstartstidspunkt**

Anbydarar skal dokumentere at dei vil vere i stand til å starte operasjonen og oppfylle påkravd regularitet ved oppstartstidspunktet for kontraktperioden som er nemnt i punkt 1.3. Dersom anbydaren ikkje kan dokumentere dette når anbudsfristen går ut, må det i anbudet gjerast greie for korleis kravet skal innfriast seinast innan oppstartstidspunktet.

Sjå utfyllande dokumentasjonskrav i punkt 3.9.

### 3.9 Dokumentasjonskrav

For at Luftfartstilsynet skal kunne kontrollere at anbydarane oppfyller krava i punkt 3.2 til 3.8, ber ein om at dei utarbeider utfyllande dokumentasjon til Luftfartstilsynet i samsvar med lista nedanfor. Sjølv om det ikkje er eit krav etter punkt 5.11 at all dokumentasjonen skal leggjast ved, er det ein fordel at han følgjer med tilbodet.

#### *Organisasjon:*

- a) Gyldig Air Operator's Certificate (AOC) med tilhøyrande spesifikasjonar
- b) Organisasjonskart med funksjonar og namn
- c) Årsverktal fordelt på
  - i) Administrativt personell
  - ii) Flyoperativt personell
  - iii) Flyteknisk personell
- d) Økonomiske forhold
  - i) Utgreiing om den økonomiske stillinga til selskapet. Selskapet skal her leggje fram komplette årsrekneskapar og årsmeldingar frå styret for dei to siste åra
  - ii) Informasjon som viser at selskapet tilfredsstiller dei økonomiske krava i lisensforskrifta, dokumentert med mellom anna revidert rekneskap for siste rekneskapsår og resultat-, balanse- og budsjettføresetnader
  - iii) Eventuelt trafikkprognosar, break-even-vurderingar og andre kommentarar og budsjettføresetnader
- e) Framdriftsplan med tidspunkt for alle relevante forhold som skal vere varetekne før oppstartdatoen.

#### *Luftfartøy:*

- f) Kort beskriving av aktuell type
- g) Basic Performance Data, inkludert ytingsdata for landingsplassane anbodet omfattar
- h) Tal på kor mange fartøy av denne typen selskapet disponerer, eventuelt beskriving av planar om innleige av slikt materiell

#### *Operative forhold:*

- i) Beskriving av korleis det er tenkt at operative forhold skal varetakast ved kvar lufthamn (base) som skal brukast på anbodsruta
- j) Beskriving av korleis ev. erstatningsluftfartøy kan setjast i drift på kort varsel
- k) Tilgang på nødvendige tenester i samband med vekt- og balanseutrekning, drivstoffylling, lasting og lossing
- l) Tilgang på kvalifisert personell (besetning), ev. planar for tilsetjing og kvalifisering av slikt personell
- m) Landingsplasskvalifikasjonar, korleis nødvendig kompetanse / nødvendige kvalifikasjonar skal oppnåast på landingsplassar i kategori B og C (viss aktuelt)
- n) Dokumentasjon av utstyrskrav som må vere oppfylte for å operere på anbodsruta /-rutene der dette er spesifisert i anbodet eller publisert i AIP for den aktuelle flyplassen
- o) Framstilling av tryggleiksvurdering på kvar av rutestrekningane som det blir lagt inn tilbod på i tråd med EU-OPS punkt 1.037 og i samsvar med retningslinjene i ICAO Doc 9859 (Safety Management Manual) punkt 9.8, spesielt punkt 9.8.3 b, jf. punkt 9.6.11.
- p) Framstilling av treningsprogram som viser korleis operatøren vil sikre at krava til rute- og lufthamnkjenenskap blir oppfylte i tråd med EU-OPS 1.975, jf.

rettleggsmateriale i AMC OPS 1.975 nedfelt i seksjon 2 til tidlegare JAR-OPS 1, og jf. eventuelle krav til den enkelte lufthamn nedfelt i AIP Norge AD 2.23.

*Tekniske forhold:*

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

Merk at Samferdselsdepartementet etter anbudsopninga kan krevje at selskapet på kort varsel legg fram dokumentasjon frå lisensieringsstyresmakt for å få verifisert opplysningane i anbudet, eller, dersom slik informasjon ikkje ligg føre, kjem til å innhente slike opplysningar direkte frå lisensieringsstyresmakta.

### **3.10 Tilleggsfrist for dokumentasjonskrav**

Dersom ein eller fleire anbydarar ikkje har levert skatteattest, meirverdiavgiftsattest eller HMS-erklæring før anbudsfristen går ut, kan Samferdselsdepartementet fastsetje ein kort tilleggsfrist for ettersending. Det same gjeld dersom anbydaren har levert inn skatteattest eller meirverdiavgiftsattest som er eldre enn seks månader rekna frå dagen då anbudsfristen går ut. Anbydaren kan ikkje krevje at Samferdselsdepartementet nyttar seg av denne retten.

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

## **4. Forhold anbydarane pliktar å gjere seg kjende med**

### **4.1 Trafikkopplysningar**

Som vedlegg 3 til anbudsinnbydinga følgjer oversikter over historiske trafikketal for fleire av rutene som er omfatta av konkurransen. Anbydarane pliktar å gjere seg kjende med desse opplysningane og kan ikkje seinare hevde at dei ikkje kjende til eller forstod opplysningane. Departementet gjer merksam på at trafikkatala berre er rettleiande, og at anbydarane sjølve har det fulle ansvaret for dei trafikkføresetnadene dei legg til grunn for sine anbud.

### **4.2 Tekniske og operative krav ved lufthamnene**

Anbydarane pliktar å setje seg inn i dei tekniske og operative krava som gjeld for dei aktuelle lufthamnene. Nærmare opplysningar om dette kan innhentast frå Luftfartstilsynet, Postboks 243, 8001 Bodø eller telefon 75 58 50 00.

### 4.3 Avgrensingar i bruken av luftrommet

Det er ein føresetnad at anbydarane set seg nøye inn i dei særlege forholda som gjer seg gjeldande ved dei aktuelle lufthamnene. Mellom anna må anbydaren rette seg etter dei avgrensingane på militær bruk av luftrommet som gjeld når anbudet blir innlevert, jf. forskrift av 13. mars 2007 nr. 266 *om fleksibel bruk av luftrommet*.

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

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

## 5. Krav til anbudet

### 5.1 Utforming og levering av anbudet

1. Anbudet skal vere skriftleg og innehalde eit utfylt anbudsskjema som skal vere datert, underteikna og merkt med namnet på flyselskapet. Anbudsskjemaet følgjer innbydinga som vedlegg 1.
2. Anbudet skal oversendast i lukka sending.
3. Sendinga skal vere merkt "Anbud FOT-ruter".
4. Anbudet skal leverast på eit skandinavisk språk eller på engelsk.
5. Anbudet kan leverast direkte til leveringsadressa eller sendast med post, jf. punkt 1.6.
6. Anbudet skal leverast i tre – 3 – eksemplar.
7. Anbudet må leverast som papirdokument og kan ikkje sendast elektronisk.

### 5.2 Anbudsfrist

Anbudsfristen er 14. august 2012 kl. 12.00 (lokal tid).

Anbudet skal vere Samferdselsdepartementet i hende på den kontoradressa som er nemnd i punkt 1.6, før anbudsfristen går ut.

For seint innkomne anbud blir avviste. Sjå likevel føresegna i §18 andre ledd i forskrift *om luftransporttjenester i EØS* (vedlegg 4).

### 5.3 Tenestene det kan leverast anbud på

Anbydarane kan levere tilbod på ruteområdet som er spesifisert i punkt 1.3, jf. forplikingane til offentleg tenesteyting (del II), med dei krava til tal på flygingar, setekapasitet, ruteføring, rutetider, takstar, kontinuitet osv. som er knytte til kvart ruteområde.

Tenestene det blir levert anbud på, skal minst vere spesifiserte med følgjande:

- a) Ruteprogram og rutestruktur
  - i) daglege avgangar, rutetider og ev. stopp undervegs
  - ii) tilbydd setekapasitet på kvar rutestrekning, jf. forplikingane del II

iii) planlagde korrespondansar der det er påkravd

Sjå òg punkt 5.8 når det gjeld krav til ruteprogram.

- b) Takstar
  - struktur, nivå, vilkår og rabattar
- c) Type luftfartøy
  - storleik (setekapasitet)
  - ev. opplysning om trykkabin der det er påkravd
  - ev. avgrensingar i sete- eller lastekapasitet på grunn av operative minimum
- d) Måten særskilde krav til tryggleik, materiell eller miljø som følgjer av det totale tilbods materialet, skal oppfyllest på

#### **5.4 Anbudsskjema, anbudsbudsjett, krav om økonomisk kompensasjon og takstar**

Anboda skal kalkulerast i samsvar med det skjemaet for anbudsbudsjett som går fram av vedlegg 2, og skal gi opp den kompensasjonen i norske kroner som er nødvendig for å utføre ruta frå oppstart til utgangen av kontraktperioden. Alle budsjettpostar skal vere spesifiserte for kvart av driftsåra og for heile kontraktperioden samla. Realistisk budsjettering er ein føresetnad.

Det samla kompensasjonsbeløpet skal deretter fyllast inn i det anbudsskjemaet som er vedlegg 1 til anbodsinnbydinga, og leggjast fremst i anbudet.

Anbudet skal basere seg på prisnivået for første driftsår (1. desember 2012 – 31. mars 2013). Den nøyaktige kompensasjonen for driftsåra som tek til 1. april 2013, 1. april 2014 og 1. april 2015, skal baserast på driftsinntekts- og driftskostnadsjusteringar av anbudsbudsjettet. Desse justeringane skal vere innanfor ramma av konsumprisindeksen frå Statistisk sentralbyrå for den eittårsperioden som går ut 15. februar same året.

Anbydaren skal leggje til grunn at han beheld alle inntektene av den verksemda anbudet omfattar, og at han er fullt ansvarleg for kostnadene. Presiseringar og unntak frå dette utgangspunktet går fram av kontraktvilkåra (del III) punkt 8, 10, 11 og 12.

Anboda skal spesifisere takstane og vilkåra som knyter seg til dei. Sjå takstføresegnene i kontraktvilkåra (del III) punkt 7 og forpliktingane til offentleg tenesteyting (del II) vedlegg B (føresegner om sosiale rabattar).

#### **5.5 Kombinering av anbud**

Ikkje aktuelt.

#### **5.6 ”Nullanbud”**

Dersom eit luftfartsselskap legg inn bod der kravet til kompensasjon er sett til kroner null, skal det forståast slik at selskapet vil drive flyruta med einerett, men utan kompensasjon frå staten.

## **5.7 Avvik frå konkurransegrunnlaget**

Dersom anbudet er meint å avvike frå konkurransegrunnlaget, skal det gå klart fram. Avvik skal spesifiserast i anbudet, eventuelt med ei tilvising til kvar i anbudet avviket er beskrive. Beskrivinga skal vere presis og eintydig og slik utforma at Samferdselsdepartementet kan vurdere avviket utan kontakt med anbydaren. Anbydaren kan ikkje ta atterhald som inneber saldering av postar i anbudsbudsjettet, sidan dette strir mot dei føresetnadene som ligg til grunn for krava i punkt 5.4 og kontraktvilkåra (del III) punkt 8.

## **5.8 Ruteprogram**

Innanfor rammene som følgjer av forplikingane til offentleg tenesteyting (del II), skal anbydaren sjølv utarbeide nødvendig ruteprogram for det enkelte ruteområdet, jf. kontraktvilkåra (del III) punkt 6. Dette ruteprogrammet skal liggje ved anboda som blir innleverte, og innehalde ein spesifikasjon av kor mange sete som blir tilbydde på kvar rute som er omfatta. Som det går fram av punkt 7.2, kan dette få innverknad som kriterium ved tildeling av kontraktar.

## **5.9 Innleige av luftfartøy**

Anbudet må ikkje baserast på innleige av luftfartøy med mannskap ("wet-lease").

## **5.10 Selskapskodar**

Flygingane kan ikkje bere andre selskapskodar enn anbydaren sin, og kan ikkje inngå i "code-sharing"-ordningar med andre flygingar.

## **5.11 Komplett anbod**

Eit komplett anbod skal minst omfatte:

1. Utfylt anbudsskjema, jf. punkt 5.4 andre avsnitt
2. Utfylt anbudsbudsjett for kvart anbod, jf. punkt 5.4 første avsnitt
3. Ruteprogram, jf. punkt 5.3 tredje avsnitt a) og punkt 5.8
4. Alle opplysningane som følgjer av spesifikasjonskrava i punkt 5.3
5. Dokumentasjon på kvalifikasjonar:
  - a) kopi av lisens, AOC o.a., jf. punkt 3.4 og 3.9
  - b) skatteattest, jf. punkt 3.5
  - c) meirverdiavgiftsattest, jf. punkt 3.6
  - d) HMS-erklæring, jf. punkt 3.7

## **5.12 Innsending av anbod**

Anbudet kan anten leverast personleg på adressa til Samferdselsdepartementet som er nemnd i punkt 1.6, eller sendast med rekommandert post. Kvittering ved innlevering av rekommandert sending blir rekna som bevis på at sendinga er levert, og når ho er levert.

### **5.13 Endring og tilbakekalling av anbud**

Eit anbud kan kallast tilbake eller endrast til anbudsfristen går ut. Tilbakekallinga må gjerast skriftleg. Eit endra anbud er å rekne som eit nytt anbud og skal vere utforma i samsvar med krava ovanfor i dette punkt 5.

### **5.14 Vedståingsfrist**

Anbydarane er bundne av anbudet til Samferdselsdepartementet har avslutta anbuds konkurransen etter reglane i punkt 7.1, eller til dei har fått melding om innstilling på kontrakttildeling til ein annan anbydar, som nemnt i punkt 7.3.

Dersom det oppstår tvist knytt til anbudsprosessen er første ledd ikkje til hinder for at ein tilbydar, etter eige initiativ og einsidig, erklærer at eige tilbod skal stå ved lag for lengre tid, eller at Samferdselsdepartementet ber alle tilbydarar om å gi slik erklæring.

## **6. Anbudsbehandling i Samferdselsdepartementet**

### **6.1 Registrering av anbud**

Anboda skal påførast dato for mottak etter kvart som dei kjem inn. På oppmoding skal Samferdselsdepartementet skriftleg stadfeste når eit tilbod er motteke.

### **6.2 Anbudsopning**

Anbudsopning blir 16. august 2012 12:00 (lokal tid) i lokala til Samferdselsdepartementet i Akersgt. 59 i Oslo. To representantar for departementet står for opninga. Kvar anbydar har rett til å ha inntil to representantar til stades. Etter opninga blir det sendt kopi av protokollen til alle anbydarane.

### **6.3 Avvising av for seint innkomne anbud**

Samferdselsdepartementet skal avvise anbud som ikkje er mottekne innan anbudsfristen i punkt 5.2. Sjå likevel reglane i forskrift om lufttransporttjenester i EØS § 18 andre ledd (vedlegg 4).

### **6.4 Avvising på grunn av forhold ved anbydaren**

Samferdselsdepartementet skal avvise anbydarar som

1. ikkje har gyldig lisens som nemnt i punkt 3.4
2. ikkje har levert skatteattest som nemnt i punkt 3.5
3. ikkje har levert meirverdiavgiftsattest som nemnt i punkt 3.6
4. ikkje har levert eigenerklæring om helse, miljø og tryggleik som nemnt i punkt 3.7

Oppdragsgivaren kan avvise anbydarar som er omfatta av avvisingsreglane i forskrift om lufttransporttjenester i EØS § 22 nr. 2 (vedlegg 4).

### **6.5 Avvising på grunn av forhold ved anbudet**

Samferdselsdepartementet skal avvise anbudet når det



1. ikkje er levert skriftleg, jf. punkt 5.1 nr. 1
2. ikkje er levert i samsvar med punkt 5.1 nr. 2
3. inneheld kombinasjonar av anbod eller avvik frå konkurransegrunnlaget som ikkje er tillatne
4. inneheld atterhald eller feil, uklare eller ufullstendige opplysningar eller anna som kan skape tvil om korleis anbudet skal bedømmast i forhold til dei andre anboda

Samferdselsdepartementet kan avvise eit anbod dersom det

1. ikkje inneheld alle opplysningane og oppgåvene som det er krav om
2. ikkje gir opp behovet for kompensasjon slik punkt 5.4 føreset
3. på det tidspunktet departementet tildelar, eller er nøydd til å tildele, kontrakt, ikkje er sannsynleg at anbydaren vil vere i stand til å starte opp drifta som føresett i punkt 3.8. Slik avvising kan skje sjølv om anbydaren har varsla at fleire opplysningar vil verte tilsendt på eit seinare tidspunkt.
4. verkar unormalt lågt i forhold til tenestene som er tilbydde, jf. likevel § 21 i forskrift om lufttransporttjenester i EØS (vedlegg 4)
5. ikkje oppfyller krav til anbudet som nemnt i punkt 5.9 eller 5.10
6. ikkje er sannsynleg at anbydaren vil vere i stand til å betjene en eller fleire ruter med ein regularitet som er samfunnsmessig akseptabel, uavhengig av dei krava som er føresett i Kontraktsvilkåra punkt 8.4.

## 6.6 Avklaring

Det er ikkje tillate å endre anboda etter at anbodsfristen er ute, eller å prøve å endre anboda gjennom forhandlingar. Det er høve til å avklare anboda på desse punkta:

1. uklare punkt kan avklarast så sant ukklarleiken ikkje er av ein slik art at tilbodet skulle vore avvist.
2. dersom det er nødvendig av tekniske eller funksjonelle grunnar, kan det gjerast mindre justeringar i løysingar som anbydaren har foreslått.
3. dersom tilbodet ikkje gjer det klart at alle dei krav som følgjer av konkurransegrunnlaget er innfridd, men det samtidig er klårt at tilbydaren vil få same eller høgare kostnadar dersom han som ledd i ein avklaring gjer det klårt at han vil innfri dei krav som følgjer av konkurransegrunnlaget.
4. dersom det er naudsynt for å avklare om eit tilbod er unormalt lågt som nemnt i punkt 6.5 andre ledd nr. 4.

## 6.7 Retting

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

## 6.8 Retur av mottekne anbod

Mottekne tilbod blir ikkje returnerte.

## **7. Avgjering av konkurransen**

### **7.1 Avlysing av konkurransen og totalforkasting**

Samferdselsdepartementet tek atterhald om rett til å avlyse konkurransen eller deler av konkurransen dersom det ligg føre sakleg grunn, til dømes ved manglande godkjenning frå politisk hald eller fordi det etter at anbodskonkurransen vart utlyst viser seg at dei krava som er stilt til tenestene ikkje er politisk akseptable.

Samferdselsdepartementet kan avlyse konkurransen dersom eit EØS-luftfartsselskap som kan få løyve til å utøve trafikkrettar på eitt eller fleire av dei utlyste områda, dokumenterer at det vil starte vedvarande flygingar utan tildeling av einerett som omtalt i forordning (EF) nr. 1008/2008, før ein av tilbydarane blir tildelt kontrakt. Sjå punkt 1.2 nest siste avsnitt.

Fristen som gjeld for å melde kommersiell betening, er dagen før avgjerda om kven som skal tildelast kontrakten, blir gjort offentleg, jf. punkt 7.3.

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

Dersom ein anbodskonkurranse blir avlyst eller alle anboda blir forkasta, skal Samferdselsdepartementet melde frå om det til dei som har levert anbod, i samsvar med reglane i punkt 2.3.

### **7.2 Tildelingskriterium**

#### **7.2.1**

Kontrakt tildelast som hovudregel det anbudet som har det lågaste kompensasjonskravet for heile kontraktperioden frå 1. desember 2012 til 31. mars 2016 .

#### **7.2.2**

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

### **7.3 Innstilling på kontrakttildeling**

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

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

## II FORPLIKTINGAR TIL OFFENTLEG TENESTEYTING

### 1. Innleiing

I samsvar med artikkel 16 nr. 1 og 2 i Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1008/2008 av 24. september 2008 *om felles regler for drift av lufttrafikk i Fellesskapet*, har Noreg vedteke å innføre nye forpliktingar til offentlig tenesteyting per 1. desember 2012 for ruteflygingar på ruta:

Røros–Oslo v.v.

### 2. Følgjande forpliktingar gjeld for dei individuelle rutene:

#### 2.1. Røros–Oslo v.v.

##### 2.1.1 Minstetal på flygingar, setekapasitet, ruteføring og rutetider

Krava gjeld året rundt. Det gjeld dagleg trafikkplikt i begge retningar, med unntak av laurdag.

*Flygingar:*

- Minst to daglege tur-retur-flygingar måndag–fredag og minst to tur-retur-flygingar laurdag-søndag samla.

*Setekapasitet:*

- I begge retningar skal det tilbydast minst 300 sete måndag–fredag samla og minst 60 sete laurdag-søndag samla.
- Tilbydd setekapasitet skal justerast i samsvar med reglar fastsette av Samferdselsdepartementet i vedlegg A til denne kunngjeringa.

*Ruteføring:*

- Dei påkravde flygingane skal vere utan mellomlanding.

*Rutetider:*

Det skal takast omsyn til publikumsetterspørselen etter flyreiser.

I tillegg gjeld desse krava til dei påkravde flygingane måndag–fredag:

- Første avgang frå Røros ikkje seinare enn kl. 07.00.
- Siste avgang frå Oslo ikkje tidlegare enn kl. 18.00.

##### 2.1.2 Kategori luftfartøy

Fly registrert for minst 30 passasjerar og med trykkabin skal nyttast på dei påkravde flygingane.



**Vilkår ved overgang:**

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

**5. Erstatning og oppheving av tidlegare forpliktingar til offentleg tenesteyting**

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

**6. Informasjon**

Ytterlegare informasjon kan ein få ved å vende seg til

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Telefon 22 24 83 53, telefaks 22 24 56 09

## **Vedlegg A – Produksjonsjusteringsklausulen**

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

Formålet med produksjonsjusteringsklausulen er å sikre at tilbydd kapasitet i setetal frå operatøren blir justert i tråd med vesentlege endringar i etterspørselen i marknaden. Når passasjertalet aukar og overstig dei etterfølgjande grenseverdiane for faktisk kabinfaktor til kvar tid, her definert som den seteprosenten som til kvar tid er i bruk, *skal* operatøren auke talet på tilbydde sete. Operatøren *kan* på same måten redusere talet på tilbydde sete når etterspørselen blir vesentleg redusert. Sjå etterfølgjande spesifikasjon i punkt 3.

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

Periodane då kabinfaktoren skal overvakast og målast, er høvesvis frå og med 1. januar til og med 30. juni og frå og med 1. august til og med 30. desember.

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

#### *3.1. Vilkår for auke i produksjonen*

3.1.1. Produksjonen / talet på tilbydde sete *skal* aukast når den gjennomsnittlege kabinfaktoren på enkeltstrekningar som inngår i flygingar omfatta av forpliktingane til offentleg tenesteyting, er høgare enn 80 %. Når den gjennomsnittlege kabinfaktoren på desse strekningane overstig 80 % i periodane som er nemnde i 2, skal operatøren seinast frå og med oppstart av påfølgjande IATA-trafikk sesong auke produksjonen / talet på tilbydde sete med minst 10 % på desse strekningane. Produksjonen / talet på tilbydde sete skal aukast slik at kabinfaktoren ikkje overstig 80 %.

3.1.2. Når produksjonen skal aukast som nemnt ovanfor, kan den nye produksjonen utførast ved bruk av luftfartøy med mindre setekapasitet enn spesifisert i det opphavlege anbodet dersom operatøren føretrekkjer det.

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

3.2.1. Produksjonen / talet på tilbydde sete *kan* reduserast når den gjennomsnittlege kabinfaktoren på enkeltstrekningar som inngår i flygingar omfatta av forpliktingane til offentleg tenesteyting, er lågare enn 35 %. Når den gjennomsnittlege kabinfaktoren på desse strekningane er under 35 % i periodane som er nemnde i 2, *kan* operatøren redusere produksjonen / talet på tilbydde sete med inntil 25 % på desse strekningane frå første dag etter at måleperioden er omme.

3.2.2. På strekningar med meir enn to daglege avgangar i kvar retning skal reduksjon i utført produksjon i samsvar med 3.2.1 skje i form av færre avgangar. Unntak frå dette kravet gjeld dersom det blir nytta luftfartøy med større setekapasitet enn det som er spesifisert som minimum i forpliktinga til offentleg tenesteyting; då kan det setjast inn mindre luftfartøy, men ikkje med mindre

setekapasitet enn den som er spesifisert som minimum i forpliktinga til offentlig tenesteyting.

- 3.2.3. På enkeltstrekningar som berre har éin eller to daglege avgangar i kvar retning, kan reduksjon i produksjonen berre skje ved bruk av luftfartøy med mindre setekapasitet enn det som er spesifisert i forpliktinga til offentlig tenesteyting.

#### **4. Prosedyrar ved produksjonsendring**

- 4.1. Samferdselsdepartementet har ansvar for å godkjenne ruteplanen som operatøren foreslår, medrekna endringar i produksjon / tal på tilbydde sete. Sjå Rundskriv N-3/2005 frå Samferdselsdepartementet, som følgjer med anbodsdocumenta.
- 4.2. Dersom produksjonen / talet på tilbydde sete skal reduserast i samsvar med 3.2, skal forslag til nytt ruteprogram sendast dei fylkeskommunane endringa får følgjer for, og desse skal få tid til å uttale seg før endringa blir sett i verk. Dersom det nye forslaget til ruteprogram inneber endringar som går ut over andre krav etter forpliktingane til offentlig tenesteyting enn tilbydd tal på flygingar og setekapasitet, må ruteprogrammet sendast Samferdselsdepartementet for godkjenning.
- 4.3. Når produksjonen / talet på tilbydde sete skal aukast i samsvar med 3.1, skal rutetidene for den nye produksjonen kunne tilråast både av operatøren og av dei fylkeskommunane endringa får følgjer for.
- 4.4. Dersom produksjonen / talet på tilbydde sete skal aukast i samsvar med 3.1 og operatøren ikkje kjem til semje med dei aktuelle fylkeskommunane om forslaget sitt til rutetider for ny produksjon / nye tilbydde sete i samsvar med 4.3, kan operatøren søkje godkjenning for forslaget sitt til rutetider for ny produksjon / nye tilbydde sete frå Samferdselsdepartementet i samsvar med 4.1. Dette betyr ikkje at operatøren kan søkje godkjenning for forslag til rutetider som ikkje inkluderer den påkravde produksjonsauken. Det må liggje føre vesentlege grunnar for at Samferdselsdepartementet skal kunne godkjenne forslag til rutetider som avvik frå det dei relevante fylkeskommunane har kunna tilrå.

#### **5. Uendra økonomisk kompensasjon ved endringar i produksjonen**

- 5.1. Den økonomiske kompensasjonen til operatøren blir ståande uendra når produksjonen blir auka i medhald av 3.1.
- 5.2. Den økonomiske kompensasjonen til operatøren blir ståande uendra når produksjonen blir redusert i medhald av 3.2.

## **Vedlegg B – Føresegner om sosiale rabattar**

### **1.**

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

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

### **2.**

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

### **3.**

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

### **4.**

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

### **5.**

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

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



### **III KONTRAKTVILKÅR**

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

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

I kontrakten inngår desse dokumenta:

1. Desse generelle kontraktvilkåra
2. Forplikingane til offentleg tenesteyting (del II) knytte til ruta/rutene som er lista opp i punkt 2, herunder reglane om produksjonsjustering i vedlegg A til del II og føresegna om sosiale rabattar i vedlegg B til del II
3. Anbudet frå operatøren
4. Ruteprogrammet som til kvar tid gjeld for den/dei aktuelle ruta/rutene, jf. punkt 6

Eventuelle endringar i kontrakten skal gjennomførast i form av skriftleg tilleggskontrakt.

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

Røros – Oslo v.v.

#### **3. Kontraktperiode**

Kontrakten gjeld frå 1. desember 2012 til 31. mars 2016. Sjå likevel punkt 8.5 andre punktum og punkt 9.8. Første driftsår reknast frå 1. desember 2012 til 31. mars 2013, andre driftsår frå 1. desember 2013 til 31. mars 2014 osb.

#### **4. Einerett til å trafikkere**

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

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

- 5.1 Operatøren har som hovudregel plikt til å utføre drifta på den måten og med det produksjonsvolumet han har ført opp i anbudet, i heile kontraktperioden.

Operatøren har likevel plikt til å justere opp produksjonsvolumet i dei tilfella som er omhandla i punkt 3.1 i vedlegg A til forpliktingane til offentleg tenesteyting (del II), og rett til å justere det ned i dei tilfella som er omhandla i punkt 3.2 same stad.

Samferdselsdepartementet kan òg godkjenne endringar i måten drifta blir utført på etter reglane om ruteprogram, jf. punkt 6.3 til 6.5. Slike endringar føreset at produksjonsvolumet ikkje kjem under den nedre grensa som følgjer av føresegnene i første og andre avsnitt ovanfor. Samferdselsdepartementet må òg finne det godtgjort at endringa gir eit like godt eller betre tilbod til dei reisande.

5.2 Drifta skal utførast med den flytypen operatøren har ført opp i anbudet. Andre flytypar kan likevel brukast

- i den grad det er rom for det etter reglane i vedlegg A til forpliktingane til offentleg tenesteyting (del II) punkt 3.1.2, 3.2.2 eller 3.2.3, eller
- dersom den endra bruken tilfredsstil krava i forpliktingane til offentleg tenesteyting og Samferdselsdepartementet samtykkjer til det.

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

Operatøren kan påleggjast å ta med postsaker mot vederlag etter reglane i postlova § 16. Utmålinga av vederlag for slike pålegg skal ikkje ha nokon innverknad på kompensasjonskrav som følgjer av denne avtalen, jf. føresegnene i punkt 8.

5.4 Operatøren står til kvar tid inne for oppfyllinga av det trafikkopplegget som følgjer av føresegnene i punkt 5.1.

Herunder pliktar operatøren for eiga rekning å skaffe erstatningsmateriell og/eller erstatningspersonell ved driftsavbrot. Dersom trafikkopplegget ikkje kan gjennomførast med lufttransport, pliktar operatøren å sørgje for alternativ transport der dette er mogeleg og formålstenleg for passasjerane.

Ved større avvik frå det avtalte trafikkopplegget skal operatøren straks varsle Samferdselsdepartementet og skriftleg opplyse om årsaka. Operatøren skal òg varsle departementet om avbøtande tiltak som er sette i verk.

5.5 Operatøren pliktar å utføre drifta i samsvar med forskrift 28. januar 2008 nr. 69 om *funksjonshemmedes og bevegelseshemmedes rettigheter i forbindelse med lufttransport*:  
<http://www.lovdatab.no/cgi-wif/ldles?doc=/sf/sf/sf-20080128-0069.html>.

5.6 Dei flygingane som er omfatta av kontrakten, kan ikkje bere andre selskapskodar enn anbydaren sin og kan ikkje inngå i ”code-sharing”-ordningar med andre flygingar.

5.7 Det er ikkje trafikkplikt på anbodsrutene 1. juledag og langfredag.

På dagane nedanfor kan ruteprogrammet reduserast slik at trafikken på kvar rute blir som på ein helgedag etter godkjent ruteprogram:

- Nyttårsaftan
- Nyttårsdag
- Skjærtorsdag
- 1. mai
- Helgetorsdag
- 2. pinsedag
- 17. mai
- Julaftan
- 2. juledag

## **6. Ruteprogram**

- 6.1 Operatøren har sjølv ansvaret for at han til kvar tid har eit ruteprogram som tilfredsstiller krava etter forpliktingane til offentleg tenesteyting. Ruteprogrammet skal innehalde desse opplysningane om kvar av rutene avtalen omfattar:
- a) Dagar med rutetrafikk
  - b) Tur-retur-reiser i alt per dag
  - c) Tal på stopp undervegs og kapasiteten i anbodsområdet
- 6.2 Ruteprogrammet som følgde med anbudet frå operatøren, skal godkjennast etter prosedyrereglane i rundskriv N-3/2005 og gjeld frå kontrakten trer i kraft 1. desember 2012.
- 6.3 Operatøren pliktar å revidere ruteprogrammet fullstendig éin gong i den tida kontrakten gjeld. Endringa skal vere innanfor den ramma som er fastsett i punkt 5.1 tredje avsnitt, og skal behandlast etter prosedyrereglane i rundskriv N-3/2005. Operatøren er sjølv ansvarleg for at det reviderte ruteprogrammet trer i kraft tidlegast 1. april 2013 og seinast 1. april 2015.
- 6.4 Andre endringar i ruteprogramma enn dei som er omhandla i punkt 6.3, skal òg følgje prosedyrereglane i rundskriv N-3/2005.
- 6.5 Samferdselsdepartementet har rett til å endre rundskriv N-3/2005 slik at dei endra føresegnene eventuelt erstattar føresegnene det er vist til i dei føregåande punkta.

## **7. Takstar, rabattar, salskanalar og vilkår**

- 7.1 Maksimal normaltakst, fullt fleksibel éin veg (maksimaltaksten), skal i perioden frå 1. desember 2012 til 31. mars 2013 ikkje overstige det beløpet

som er fastsett for det aktuelle ruteområdet i punkt 3.2 i forplikningane til offentlig tenesteyting (del II).

For kvart påfølgjande år skal maksimaltakstane justerast 1. april i samsvar med konsumprisindeksen frå Statistisk sentralbyrå for den eittårsperioden som går ut 15. februar same året.

- 7.2 Operatøren skal tilby billetter gjennom minst éin eigen salskanal. Operatøren skal gjennom alle sine egne salskanalar selje billettane til ein pris som ikkje overstig maksimaltaksten.

Maksimaltaksten gjeld òg for billetter som blir selde av andre selskap som operatøren kontrollerer. Operatøren har ansvaret for å sørge for at også slike tilbydarar rettar seg etter maksimaltaksten.

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

- 7.3 Operatøren skal delta i dei ordningane for gjennomgangspris innanlands som til kvar tid gjeld, og skal mellom anna tilby alle rabattar som desse ordningane omfattar.

- 7.4 Alle gjennomgåande takstar til eller frå andre flygingar skal tilbydast på like vilkår for alle selskap. Unntak er gjennomgåande takstar til eller frå andre flygingar som operatøren utfører, så sant taksten er høgst 40 % av fullt fleksibel takst.

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

- 7.6 Operatøren pliktar å yte sosiale rabattar i samsvar med vedlegg B til forplikningane til offentlig tenesteyting (del II).

- 7.7 Alle vilkår operatøren har for overgang av passasjerar til og frå flygingar som er utførte av andre selskap, mellom anna overgangstider og gjennomgåande innsjekking av billetter og bagasje, skal vere objektive og ikkje-diskriminerande.

## **8. Betaling av kompensasjon, risikodeling o.a.**

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

Røros – Oslo v.v.

## Kompensasjonen utgjør

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

For første driftsår blir det ikkje gjort justeringar i kompensasjonen.

For andre til fjerde driftsår skal den endelege kompensasjonen omreknast ved at budsjettet som følgde med anbudet, blir justert for driftsinntekter og driftskostnader. Desse justeringane skal vere innanfor ramma av konsumprisindeksen frå Statistisk sentralbyrå for den eittårsperioden som går ut 15. februar same året.

Det blir ikkje gjort endringar i kompensasjonen som følgje av at produksjonsvolumet er justert opp eller ned i medhald av punkt 5.1 andre avsnitt.

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

- 8.2 Operatøren beheld alle inntekter som trafikktilbodet genererer. Skulle inntektene bli større, eller utgiftene mindre, enn det som er lagt til grunn i budsjettet som følgde med anbudet, får operatøren behalde mellomlegget. Tilsvarende har Samferdselsdepartementet ikkje plikt til å kompensere for eit eventuelt dårlegare resultat enn anbudsbudsjettet skulle tilseie.
- 8.3 Alle offentlege avgifter, også luftfartsavgifter, skal betalast av operatøren.
- 8.4 Uavhengig av eit eventuelt erstatningskrav skal kompensasjonsbeløpet reduserast på grunnlag av det samla talet på flygingar som blir innstilte av grunnar som operatøren kunne ha unngått ved å treffe alle rimelege tiltak, dersom talet på flygingar som er innstilte av slike grunnar i løpet av eit driftsår, er over 1,5 % av det planlagde talet på flygingar etter det ruteprogrammet som til kvar tid gjeld.
- 8.5 Samferdselsdepartementet utbetaler kompensasjonen etterskotsvis i tolv månadlege pro rata beløp per driftsår. Med sikte på å fastsetje eventuelle reduksjonar i kompensasjonen kan siste utbetalinga haldast tilbake i påvente av rapport frå operatøren i samsvar med punkt 9.2 og gjennomgang som nemnt i punkt 9.8, slik at eventuelle reduksjonar i kompensasjonen kan gjerast

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

- 9.1 Innan 15. mai 2013, 2014, 2015 og 2016 skal operatøren uoppmoda sende Samferdselsdepartementet revidert rekneskap for førre rekneskapsår, både for anbudsområdet og for den totale verksemda.

- 9.2 Annankvar månad skal operatøren sende ein rapport til Samferdselsdepartementet som skal innehalde opplysningar om
1. Rekneskap for ruta eller ruteområdet
  2. Driftsavbrot i perioden og ei utgreiing om årsak(er)
  3. Ruta er punktleig (innanfor 15 minutt etter planlagd avgangstid)
  4. Regularitet per rutestrekning (prosentdel kansellerte flygingar og årsak) – det skal gå klart fram kva avgangar som er innstilte av grunnar som nemnt i punkt 8.4
  5. Trafikkomfang per rutestrekning (passasjertal og kabinfaktor)
  6. Passasjerinntekter, prosentdel passasjerar i C-klasse, prosentdel passasjerar i transfer til/frå andre flyruter, frakt- og postinntekter
  7. Utført produksjon (tal på setekilometer og tonnkilometer, landingar og flytimar)
  8. Gjennomsnittleg billettpris per rutestrekning

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

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

Rapportane skal vere Samferdselsdepartementet i hende seinast den 15. i den andre månaden etter den siste av dei to månedene rapporten gjeld – første gong 15. februar 2013.

- 9.3 Operatøren skal utan unødig opphald informere Samferdselsdepartementet dersom det oppstår vesentlege avvik mellom det trafikkomfanget som låg til grunn for anbodet, og det faktiske trafikkomfanget.
- 9.4 I medhald av punkt 7.1 andre avsnitt skal operatøren varsle Samferdselsdepartementet om endring av takstane seinast idet dei trer i kraft.
- 9.5 Trafikkopplysningar som er mottekne i samsvar med punkt 9.2 nr. 5, kan offentleggjerast, til dømes som grunnlagsdokumentasjon ved seinare anbodskonkurransar.

Sjølv om det er teieplikt om trafikkopplysningar som Samferdselsdepartementet får frå operatøren, jf. offentleglova § 13 og forvaltningslova § 13 første ledd nr. 2, er ikkje teieplikta til hinder for at opplysningane kan brukast for å oppnå det formålet dei er gitt eller innhenta for, jf. forvaltningslova § 13 b første ledd nr. 2.

- 9.6 Samferdselsdepartementet kan når som helst be operatøren utlevere opplysningar som har sakleg tilknytning til kontraktforholdet. Dersom Samferdselsdepartementet finn det nødvendig, kan det krevje at opplysningane skal vere godkjende av revisor. Det kan setjast ein frist med å utlevere opplysningane.

- 9.7 Dersom operatøren rapporterer mangelfullt eller for seint etter føresegnene ovanfor i punkt 9, har Samferdselsdepartementet rett til å halde tilbake kompensasjon.
- 9.8 Departementet skal, saman med luftfartsselskapet, ha rett til å gjennomgå det arbeidet som er utført etter kontrakten, innan åtte veker etter at kontraktperioden er omme. Samferdselsdepartementet kan i så fall halde tilbake kompensasjon etter punkt 8.5 andre punktum.

## **10. Reforhandling**

- 10.1 Dersom det i kontraktperioden skjer vesentlege eller uføresette endringar i føresetnadene som ligg til grunn for denne kontrakten, kan kvar av partane krevje forhandlingar om revisjon av kontrakten. Slikt revisjonskrav må setjast fram seinast tre månader etter endringa. Retten til å krevje forhandlingar inneber ikkje avgrensingar i retten til å gjere misleghaldsverknader gjeldande etter denne kontrakten eller vanlege kontraktrettslege reglar.
- 10.2 Vesentlege endringar i dei avgiftene operatøren er ansvarleg for etter punkt 8.3, skal alltid gi grunnlag for reforhandling.
- 10.3 Dersom nye krav i lov eller forskrift eller pålegg frå luftfartsstyresmakta fører til at ein landingsplass må brukast på ein annan måte enn operatøren har føresett, skal partane prøve å forhandle fram endringar i kontrakten som gjer at operatøren kan vidareføre drifta i resten av kontraktperioden. Bli ikkje partane samde, har operatøren krav på erstatning etter reglane om nedlegging og stenging i punkt 12.4 så langt dei passar.
- 10.4 Dersom Samferdselsdepartementet trur at krav om reforhandling ikkje vil føre fram, kan det i staden vedta å leggje ruta/ruteområdet ut på nytt anbod.

## **11. Suspensjon av kontraktplikter**

- 11.1 Samferdselsdepartementet har rett til å suspendere kontrakten dersom operatøren ikkje oppfyller rapporteringsplikta eller hindrar innsyn etter reglane i punkt 9, så sant han har fått skriftleg varsel med frist i minst to veker om å rette på forholdet. Suspensjonen kan vare til forholdet er retta opp.
- 11.2 Likeins kan Samferdselsdepartementet suspendere kontrakten dersom flymateriellet til operatøren er involvert i ei luftfartsulykke eller ei alvorleg luftfartshending. Suspensjon etter denne føresegna kan vare til undersøkingsorganet er ferdig med å undersøkje ulykka eller hendinga og luftfartsstyresmakta har hatt høve til å vurdere om det involverte materiellet er i forsvarleg stand.
- 11.3 Suspensjon medfører ikkje avgrensingar i retten til å gjere misleghaldsverknader gjeldande.

## **12. Oppseiing, heving og andre opphøyrsgrunnar**

- 12.1 Med dei avgrensingane som følgjer av preseptorisk insolvenslovgiving, kan Samferdselsdepartementet seie opp kontrakten med omgåande verknad dersom operatøren blir insolvent, innleier gjeldsforhandlingar eller går konkurs. Likeins kan Samferdselsdepartementet seie opp kontrakten med omgåande verknad i dei andre tilfella som er omhandla i § 22 nr. 2 i forskrift om lufttransporttjenester i EØS (vedlegg 4).
- 12.2 Samferdselsdepartementet kan seie opp kontrakten med omgåande verknad dersom operatøren mister eller ikkje får fornya lisensen.
- 12.3 Dersom operatøren på grunn av *force majeure* eller andre forhold som han ikkje rår over, har vore ute av stand til å oppfylle kontraktpliktene sine i meir enn fire av dei seks siste månadene, kan kontrakten seiast opp av begge partar med éin månads skriftleg varsel. Manglande oppfyljing som følgje av nedlegging eller stenging av landingsplassar er regulert i punkt 12.4.
- 12.4 Dersom Stortinget vedtek å leggje ned ein landingsplass, eller dersom ein landingsplass blir stengd som følgje av pålegg frå luftfartsstyresmakta, fell dei ordinære kontraktpliktene mellom partane bort frå det tidspunktet landingsplassen faktisk blir lagd ned eller stengd.
- Dersom det går meir enn eitt år frå operatøren blir gjort kjend med nedlegginga, til landingsplassen faktisk blir lagd ned eller stengd, har ikkje operatøren krav på erstatning for økonomisk tap som han lir som følgje av kontraktopphøyrret. Dersom det nemnde tidsrommet er kortare enn eitt år, har operatøren krav på å bli stilt i same økonomiske situasjon som han hadde vore i om drifta var blitt vidareført i eitt år frå det tidspunktet han blir gjort kjend med nedlegginga eller stenginga, alternativt fram til 31. mars dersom denne datoen fell tidlegare.
- 12.5 Ved vesentleg misleghald kan kontrakten hevast av motparten med omgåande verknad.

## **13. Tvistemål**

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

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



#### **14. Utferding**

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

#### **15. Underteikning av kontrakten**

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

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

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

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

For Samferdselsdepartementet :

For operatøren:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

## VEDLEGG 1

### *Anbodsskjema*

#### **SAMFERDSELSDEPARTEMENTETS ANBOD PÅ DRIFT RUTEFLYGING RØROS-OSLO V.V. FRÅ 1. DESEMBER 2012**

I dette skjemaet skal anbydarane skrive inn kompensasjonsbeløpet for kvart ruteområde og for ev. tillatne kombinasjonar dei legg inn bod på. Kvart anbod skal kalkulerast for seg i samsvar med anbodsbudsjetta i vedlegg 2.

Kompensasjonsbeløpa som skal skrivast i skjemaet skal gjelde for heile kontraktperioden basert på prisenivået for det første driftsåret (1. desember 2012 – 31. mars 2013 ). Kompensasjonsbeløpa skal skrivast i NOK 1000.

For å kunne leggje inn bod på kombinasjonar må anbydarane òg leggje inn bod på kvart einskild ruteområde i tilfelle dei blir valde berre for det eine samt på alle underliggjande delkombinasjonar, i tilfelle dei blir valde for ein slik delkombinasjon.

#### **1. Opplysningar om anbydar**

<b>Anbydars namn</b>	
<b>Adresse</b>	
<b>Telefon</b>	
<b>Telefaks</b>	
<b>E-post</b>	
<b>Kontaktperson(ar)</b>	

## 2. Oversikt over innleverte tilbud ved spesifikasjon av kompensasjonskrav i NOK 1000

<b>Anbudet gjeld:</b>	<i>Behov for kompensasjon, jf. post 26 i anbudsbudsjettet (i NOK 1000)</i>
<i>Røros – Oslo v.v.</i>	

## 3. Underteikning

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

## VEDLEGG 2

### **Anbudsbudsjett**

Dette kapitlet inneheld kalkyleskjema som skal nyttast for kvart enkelt anbod, jf. del I pkt. 5.4. Anbudskalkyle skal utarbeidast både for heile anbodsperioden og for det enkelte driftsåret, i dei periodane som er angitt på skjema. Det skal fyllast ut fullstendige anbudskalkylar for kvart enkelt ruteområde som det er lagt inn anbod for. Ved kombinasjonsbod skal det fyllast ut fullstendig anbudskalkyle for kvart delbod. I tillegg til at skjema skal fyllast ut, skal anbudskalkylene òg leverast på elektronisk format. Samferdselsdepartementet kan på førespurnad levera ei datafil med kalkyleskjema i Microsoft Excel format, jf. del I pkt. 1.7.

**Alle beløp skal vere i 1 000 NOK og baserast på prisnivået for det første driftsåret, dvs. 1. desember 2012 – 31. mars 2013.** Anbudsbudsjettet for andre driftsår, 1. april 2013 – 31. mars 2014, tredje driftsår, 1. april 2014 – 31. mars 2015 og fjerde driftsår, 1. april 2015 – 31. mars 2016, skal leggjast til grunn for prisomrekningane Samferdselsdepartementet skal gjera, jf. del III pkt. 8.1. Postane 1-27 i anbudsbudsjetta skal ligge til grunn for prisomrekningane.

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

## ANBODSBUDSJETT

Ruteområde: \_\_\_\_\_

Heile perioden: 1. desember 2012 – 31. mars 2016

Alle beløp i 1000 NOK og i prisnivået for driftsåret 1. desember 2012 – 31. mars 2013

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

## ANBODSBUDSJETT

Ruteområde: \_\_\_\_\_

**1. driftsår: 1. desember 2012 – 31. mars 2013**

Alle beløp i 1000 NOK og i prisnivået for driftsåret 1. desember 2012 – 31. mars 2013

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

## ANBODSBUDSJETT

Ruteområde: \_\_\_\_\_

**2. driftsår: 1. april 2013 – 31. mars 2014**

Alle beløp i 1000 NOK og i prisnivået for driftsåret 1. desember 2012 – 31. mars 2013

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

## ANBODSBUDSJETT

Ruteområde: \_\_\_\_\_

### 3. driftsår: 1. april 2014 – 31. mars 2015

Alle beløp i 1000 NOK og i prisnivået for driftsåret 1. desember 2012 – 31. mars 2013

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



## ANBODSBUDSJETT

Ruteområde: \_\_\_\_\_

### 4. driftsår: 1. april 2015 – 31. mars 2016

Alle beløp i 1000 NOK og i prisnivået for driftsåret 1. desember 2012 – 31. mars 2013

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

## VEDLEGG 3

### ***Rettleiande trafikkopplysningar***

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

Opplysningane er henta frå selskapa sine rapporteringar til Samferdselsdepartementet. Opplysningane inneheld i den grad det har vore tilgjengeleg, informasjon om passasjertal, passasjerinntekter, samt frakt- og postinntekter.

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

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

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

**Anbydarane blir gjort spesielt oppmerksame på at trafikkopplysningane berre tener som ei rettleiing og at anbydarane sjølve har det fulle ansvaret for anbudsbudsjetta, jf. og del I, pkt. 4.1 og 5.4. Anbydarane kan såleis ikkje ta atterhald knytte til trafikkopplysningane.**

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

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

**Talet på passasjerar**

**April 2009-mars 2010**

RRS – OSL 13 831

**April 2010-mars 2011**

RRS – OSL 14 621

**April 2011-mars 2012**

RRS – OSL 15 061

**Passasjerinntekter (i 1000 kr)**

**April 2009-mars 2010**

RRS – OSL 8 340

**April 2010-mars 2011**

RRS – OSL 10 277

**April 2011-mars 2012**

RRS – OSL 12 490

**Frakt- og postinntekter (i 1 000 kr)**

**April 2009-mars 2010**

Fraktinntekter Oslo-Røros 20

**April 2010-mars 2011**

Fraktinntekter Oslo-Røros 27

**April 2011-mars 2012**

Fraktinntekter Oslo-Røros 29

## VEDLEGG 4

### **Forskrift av 12. august 2011 nr. 833 om lufttransporttjenester i EØS**

Gjengitt fra Lovdata.

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

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

#### **1. Generelt**

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

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

##### **§ 2. Virkeområde**

Forskriften gjelder i riket med unntak av Svalbard.

##### **§ 3. Ansvarlige myndigheter for de enkelte delene av forskriften**

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

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

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

##### **§ 4. Definisjoner**

I denne forskrift menes med

1. *Anbyder:* Luftfartsselskap som legger inn et anbud,
2. *Dry lease:* innleie av luftfartøy hvor innleier/selskap overtar det tekniske og operative ansvaret i leieperioden,
3. *Kjøp etter forhandling:* Anskaffelsesprosedyre som innebærer at oppdragsgiver konsulterer luftfartsselskap etter eget valg og forhandler om kontraktsvilkårene med en eller flere av dem,
4. *Kommersielt ansvar:* Innleier skal bære hele det økonomiske ansvaret, dvs. at utleiers godtgjørelse skal være knyttet til en fast tidsenhet og ikke til fartøyets inntjening,
5. *Operatør:* Ethvert selskap som innehar gyldig lisens eller tilsvarende tillatelse,
6. *Oppdragsgiver:* Samferdselsdepartementet, underliggende organ, eller den kommune

eller fylkeskommune Samferdselsdepartementet har bestemt,

7. *Wet-lease*: Innleie av luftfartøy med besetning, der luftfartøyet opereres av utleier på dennes tekniske og operative ansvar i leieperioden,
8. *Åpen anbudskonkurranse*: anskaffelsesprosedyre som tillater alle luftfartsselskaper å gi anbud,
9. *Åpen anbudskonkurranse med etterfølgende forhandling*: Anskaffelsesprosedyre som innebærer at oppdragsgiveren, etter å ha avholdt åpen konkurranse i samsvar med punkt 3, konsulterer en eller flere anbydere etter eget valg og forhandle om kontraktsvilkårene med eller flere av dem.

## **2. Utfyllende regler om tildeling av driftstillatelse**

### **§ 5. Forholdet til andre regler om driftstillatelse**

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

## **3. Utfyllende regler om leie av luftfartøy**

### **§ 6. Godkjennelse av dry-lease**

- (1) Avtale om dry-lease sendes Luftfartstilsynet for godkjennelse jf. lufttransportforordning artikkel 13 nr. 1 og 2. Avtalen må være godkjent før leieforholdet trer i kraft.
- (2) Leieavtalen, samt forsikringsbevis, skal vedlegges søknaden. Avtalen skal være datert, underskrevet av begge parter og minst inneholde følgende opplysninger:
  - a) Eier/utleier og innleier/operatørens navn.
  - b) Luftfartøytype, serienummer og registreringsmerke.
  - c) MTOW dersom luftfartøyet er innleid fra utlandet.
  - d) Leieperioden (fra dato til dato).
  - e) Innleiers/operatørens kommersielle ansvar/risiko for driften av luftfartøyet i innleieperioden.
  - f) Innleiers/operatørens ansvar vedrørende forsikring.
  - g) Gyldig avtale om framleie mellom eier og utleier dersom utleier ikke står som eier av luftfartøyet.
- (3) Foruten de forhold som er omfattet av andre ledd må gjelder følgende vilkår som også må fremgå av søknaden:
  - a) Operative vilkår:
    1. Operatøransvaret må entydig være tillagt innleier,
    2. Luftfartøyet skal kun opereres av innleiers egne besetninger i ansettelsesforhold,
    3. Nødvendig typeutsjekk/-rating av innleiers besetning,
    4. Nødvendig « Difference list »-trening,
    5. Type av operasjon, IFR/VFR (eventuelt begge),
    6. Eventuell validering av besetningens sertifikater,

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

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

#### **§ 7. Godkjennelse av wet-lease**

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

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

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

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

#### **§ 8. Registrering**

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

#### **§ 9. Utleie**

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

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

### **4. Utfyllende regler om fastsettelse av forpliktelse til offentlig tjenesteytelse og gjennomføring av anbudskonkurranse**

#### **§ 10. Myndighet til å fastsette forpliktelse til offentlig tjenesteytelse**

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

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

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

## **§ 12. Generelle krav til anbyder**

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

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

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

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

## **§ 13. Valg av anskaffelsesprosedyre**

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

1. Åpen anbudskonkurranse med etterfølgende forhandling kan benyttes dersom det etter anbudsfristens utløp viser seg kun å være én anbyder, eller dersom bare ett anbud gjenstår etter at andre anbud er avvist etter reglene i § 18, § 20, § 21 eller § 22. Forhandlinger etter første punktum skal være i samsvar med forpliktelsene til offentlig tjenesteytelse. Det er heller ikke tillatt å foreta andre vesentlige endringer i de opprinnelige kontraktsvilkårene under slike forhandlinger.
2. Konkurranse med forhandling uten forutgående kunngjøring kan benyttes dersom det etter anbudsfristens utløp viser seg å ikke foreligge anbud. I så fall skal det ikke foretas vesentlige endringer i de opprinnelige forpliktelsene til offentlig tjenesteytelse eller i øvrige kontraktsvilkår.
3. Dersom oppdragsgiveren forbeholder seg retten til å benytte forhandlinger etter nr. 1 eller 2, skal dette fremgå av anbudsinnbydelsen.
4. Konkurranse med forhandling uten forutgående kunngjøring kan også benyttes dersom det på grunn av særlige forhold som oppdragsgiveren ikke kunne forutse (se lufttransportforordningen artikkel 16 nr. 12), er umulig å overholde fristen fastsatt for åpen anbudskonkurranse.

## **§ 14. Kunngjøring**

(1) Oppdragsgiver skal kunngjøre anbudskonkurransen i Den Europeiske Unions Tidende.

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

## **§ 15. Frister**

(1) Fristen for innlevering av anbud skal være tidligst to måneder etter kunngjøringsdatoen.

(2) Tiden mellom anbudsinnlevering 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 anbyder.

(4) I hastetilfeller hvor det er umulig å anvende fristene nevnt i (1) til (3) kan oppdragsgiveren etter en konkret vurdering fastsette kortere frister.

#### **§ 16. Innholdet i kunngjøring av anbudskonkurranse**

Kunngjøring av anbudskonkurranse skal normalt inneholde:

- a) oppdragsgivers navn, postadresse, telefonnummer, telefaxnummer og e-postadresse,
- b) navn og adresse til det organ som forespørselen om utlevering av relevante dokumenter kan rettes til samt frist for slik forespørsel,
- c) eventuelle særskilte krav til sikkerhet/materiell/miljø,
- d) ruteområdets eller rutens geografiske beliggenhet,
- e) ønsket minimum transportstandard, herunder eventuelt type materiell, frekvens, antall stopp underveis, takster, service mv.,
- f) opplysning om bruk av standard anbudsskjema,
- g) hvordan anbudet skal oppgis, herunder krav til dokumentasjon av inntekter, kostnader og trafikk tall, samt angivelse av beregningsmetode og analysegrunnlag og eventuell bruk av spesielle skjemaer,
- h) hvordan eventuelt krav om kompensasjon skal oppgis,
- i) frist og angivelse av tid og sted for innlevering av anbud, herunder den adressen anbudet skal sendes til,
- j) språk som skal benyttes,
- k) at oppdragsgiver forbeholder seg retten til å forkaste samtlige anbud,
- l) angivelse av personer som har rett til å være til stede ved åpningen av anbudet og dato, klokkeslett og sted for åpning av anbudet,
- m) opplysning om at for sent innkomne anbud, og anbud som ikke er i samsvar med anbudsgrunnlaget, vil bli avvist,
- n) at oppdragsgiver forbeholder seg retten til å gjennomføre etterfølgende forhandlinger,
- o) angivelse av den periode anbyderen er forpliktet til å opprettholde sitt tilbud (vedståelsesfrist),
- p) kontraktens gyldighetsperiode og tidspunkt for oppstart,
- q) kriterier som vil bli lagt til grunn ved tildeling av kontrakt, om mulig i prioritert rekkefølge, jf. § 25,
- r) opplysning om bruk av standard kontrakt, og
- s) opplysninger om sanksjoner ved manglende oppfyllelse av kontrakten.

#### **§ 17. Anbudets utforming**

Anbudet skal være skriftlig og avgis i lukket og merket forsendelse, enten direkte eller per post. Anbudet kan også avgis med elektronisk middel forutsatt at anbudsgrunnlaget åpner for det, og

- a) tilbudet inneholder alle nødvendige opplysninger,
- b) fortrolighet om tilbudet bevares frem til vurderingen skal skje,
- c) tilbudet av bevisshensyn om nødvendig snarest bekreftes skriftlig eller ved avsendelse av en bekreftet gjenpart, og



d) tilbudet først åpnes etter utløpet av tilbudsfristen.

### **§ 18. Avvising av for sent innkomne anbud**

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

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

(3) Avvisingsvedtak med begrunnelse skal innføres i anbudsprotokollen.

### **§ 19. Prosedyre ved anbudsåpningen**

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

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

(3) I anbudsprotokollen skal følgende inntas:

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

### **§ 20. Avvisning på grunn av forhold ved anbudet**

(1) Et anbud skal avvises når:

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

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

- a) anbudet ikke inneholder alle de opplysninger og oppgaver som er forlangt,
- b) anbudet ikke oppgir behovet for kompensasjon slik som forutsatt i anbudsinnbydelsen, jf. § 16 bokstav h),
- c) anbyderen ikke kan starte opp innen den fristen som er fastsatt i anbudsinnbydelsen, jf. §

16 bokstav p), eller

- d) behovet for kompensasjon i et anbud er urimelig lavt i forhold til den tjenesten som skal leveres, jf. § 21.

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

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

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

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

#### **§ 22. Avvisning på grunn av forhold ved anbyderen**

(1) Oppdragsgiveren skal avvise anbud fra anbydere som;

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

(2) Oppdragsgiveren kan avvise anbydere:

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

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

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

#### **§ 23. Supplerende opplysninger**

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

#### **§ 24. Avlysning av anbudskonkurransen og totalforkastelse**

- (1) Oppdragsgiver kan avlyse anbudskonkurransen, eller deler av anbudskonkurransen, med øyeblikkelig virkning dersom det foreligger saklig grunn.
- (2) Oppdragsgiver kan forkaste alle anbud dersom resultatet av anbudskonkurransen gir saklig grunn for det.
- (3) Oppdragsgiver skal informere alle som har deltatt i anbudskonkurransen om beslutningen som nevnt i (1) og (2), og om det vil bli gjennomført ny anbudskonkurranse.

#### **§ 25. Kriterier for valg av anbud**

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

### **5. Sanksjoner**

#### **§ 26. Brudd på reglene om informasjon til og likebehandling av passasjerer**

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

### **6. Avsluttende bestemmelser**

#### **§ 27. Oppheving og endring av andre forskrifter**

- (1) Forskrift 15. april 1994 nr. 256 om gjennomføring av anbud i forbindelse med forpliktelse til offentlig tjenesteytelse oppheves.
- (2) I forskrift 15. juli 1994 nr. 691 om gjennomføring og håndheving av EØS-avtalen på luftfartens område gjøres følgende endringer:

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

§ 2 skal lyde:

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

§ 3 oppheves.

#### **§ 28. Ikrafttredelse og overgangsregler**

Forskriften trer i kraft straks.

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

## VEDLEGG 5

### Forordning nr. 1008/2008

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

av 24. september 2008

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

(Tekst med EØS-relevans)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —  
under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 80 nr. 2,  
under henvisning til forslag fra Kommisjonen og  
under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité<sup>(1)</sup>,  
under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen<sup>(2)</sup>,  
etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251<sup>(3)</sup> og  
ut fra følgende betraktninger:

- 1) Det skal gjøres en rekke vesentlige endringer i rådsforordning (EØF) nr. 2407/92 av 23. juli 1992 om lisenser til luftfartsselskaper<sup>(4)</sup>, (EØF) nr. 2408/92 av 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskapers adgang til flyruter innenfor Fellesskapet<sup>(5)</sup> og (EØF) nr. 2409/92 av 23. juli 1992 om takster og rater i lufttrafikk<sup>(6)</sup>. Av klarhetshensyn bør disse forordningene omarbeides og konsolideres i én forordning.
- 2) For å sikre en mer effektiv og enhetlig anvendelse av Fellesskapets regelverk for det indre luftfartsmarkedet er det nødvendig å foreta en rekke tilpasninger av dagens rettslige rammer.
- 3) Med tanke på den mulige forbindelsen mellom et luftfartsselskaps økonomi og sikkerheten, bør det opprettes strengere tilsyn med luftfartsselskapers økonomiske stilling.
- 4) Etersom luftfartsselskaper med faste driftssteder i flere medlemsstater blir stadig viktigere og ut fra behovet for å sikre effektivt tilsyn med disse luftfartsselskapene, bør samme medlemsstat ha ansvaret for å føre tilsyn med luftfartsselskapenes godkjenningssertifikat og lisens.

---

<sup>(1)</sup> EUT C 175 av 27.7.2007, s. 85.

<sup>(2)</sup> EUT C 305 av 15.12.2007, s. 11.

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

<sup>(4)</sup> EFT L 240 av 24.8.1992, s. 1.

<sup>(5)</sup> EFT L 240 av 24.8.1992, s. 8.

<sup>(6)</sup> EFT L 240 av 24.8.1992, s. 15.

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

---

<sup>(7)</sup> EUT L 138 av 30.4.2004, s. 1.

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

VEDTATT DENNE FORORDNING:

## KAPITTEL I

### ALMINNELIGE BESTEMMELSER

#### *Artikkel 1*

##### **Formål**

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

---

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

## Artikkel 2

### Definisjoner

I denne forordning menes med

1. «lisens» en godkjenning gitt av vedkommende lisensutstedende myndighet til et foretak, som gir foretaket tillatelse til å drive lufttrafikk som angitt i lisensen,
2. «vedkommende lisensutstedende myndighet» en myndighet i en medlemsstat som har fullmakt til å tildele, nekte, tilbakekalle eller midlertidig oppheve en lisens i henhold til kapittel II,
3. «foretak» enhver fysisk eller juridisk person, uansett om den har et økonomisk formål eller ikke, eller ethvert offentlig organ, uansett om det har selvstendig rettsevne eller ikke,
4. «lufttrafikk» en flyging eller en serie flyginger som transporterer passasjerer, frakt og/eller post mot vederlag,
5. «flyging» avgang fra en nærmere angitt lufthavn til en nærmere angitt bestemmelseslufthavn,
6. «lokal flyging» en flyging som ikke omfatter transport av passasjerer, post og/eller frakt mellom forskjellige lufthavner eller andre godkjente landingsplasser,
7. «lufthavn» ethvert område i en medlemsstat som er særlig tilpasset lufttrafikk,
8. «godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC)» et dokument utstedt til et foretak, som bekrefter at operatøren har den faglige dyktighet og den organisasjon som kreves for sikker drift av den virksomhet som er angitt i sertifikatet, som fastsatt i de relevante bestemmelser i fellesskapsregelverket eller nasjonal lovgivning, alt etter som,
9. «effektiv kontroll» et forhold som består i at rettigheter, kontrakter og andre midler, samlet eller enkeltvis og ut fra de rettslige og faktiske forhold i den aktuelle sak, gir mulighet til direkte eller indirekte å øve avgjørende innflytelse på et foretak, særlig ved
  - a) bruksrett til alle eller deler av foretakets aktiva,
  - b) rettigheter eller kontrakter som medfører en avgjørende innflytelse på sammensetningen av, stemmegivningen i eller beslutningene til et foretaks organer, eller som på annen måte medfører en avgjørende innflytelse på foretakets forretningsdrift,
10. «luftfartsselskap» et foretak som har gyldig lisens eller tilsvarende,
11. «luftfartsselskap i Fellesskapet» et luftfartsselskap som er tildelt gyldig lisens av vedkommende lisensutstedende myndighet i samsvar med kapittel II,
12. «forretningsplan» en utførlig beskrivelse av luftfartsselskapets planlagte forretningsvirksomhet i det aktuelle tidsrom, særlig med hensyn til forventet markedsutvikling og investeringene som skal foretas, herunder de finansielle og økonomiske følger av denne virksomheten,
13. «lufttrafikk innenfor Fellesskapet» lufttrafikk som finner sted innenfor Fellesskapet,
14. «trafikkrettighet» retten til å drive lufttrafikk mellom to lufthavner i Fellesskapet,
15. «setesalg» det salg av seter luftfartsselskapet, dets godkjente agent eller befrakter foretar direkte til offentligheten uten at andre tjenester, som innkvartering, er inkludert,
16. «ruteflyging» en serie flyginger som har samtlige av følgende kjennetegn:



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

## KAPITTEL II

### LISENS

#### *Artikkel 3*

#### **Lisens**

1. Ingen foretak opprettet i Fellesskapet skal kunne utføre lufttransport av passasjerer, post og/eller frakt mot vederlag og/eller leie med mindre det er tildelt den nødvendige lisens.

Et foretak som oppfyller kravene i dette kapittel skal ha rett til å få lisens.

2. Vedkommende lisensutstedende myndighet skal ikke tildele lisenser eller opprettholde lisensers gyldighet dersom noen av kravene i dette kapittel ikke er overholdt.
3. Uten ut dette berører annen gjeldende fellesskapsrett eller nasjonal eller internasjonal lovgivning, skal følgende kategorier lufttrafikk ikke være underlagt kravet om innehav av gyldig lisens:
  - a) lufttrafikk gjennomført med ikke-motordrevet luftfartøy og/eller mikrolett motordrevet luftfartøy, og
  - b) lokale flyginger.

#### *Artikkel 4*

##### **Vilkår for tildeling av lisens**

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

- a) hovedforetaket ligger i medlemsstaten,
- b) det innehar gyldig godkjenningssertifikat for luftfartsselskap utstedt av en nasjonal myndighet i samme medlemsstat hvis vedkommende lisensutstedende myndighet har ansvar for å tildele, nekte, tilbakekalle eller midlertidig oppheve lisensen gitt til et luftfartsselskap i Fellesskapet,
- c) det har ett eller flere luftfartøyer til disposisjon gjennom eierskap eller avtale om leie av luftfartøy uten besetning,
- d) hovedvirksomheten er å drive lufttrafikk alene eller i kombinasjon med en hvilken som helst annen forretningsmessig drift av luftfartøyer eller reparasjoner og vedlikehold av luftfartøyer,
- e) selskapsstrukturen tillater at vedkommende lisensutstedende myndighet gjennomfører bestemmelsene i dette kapittel,
- f) medlemsstater og/eller borgere av medlemsstater eier over 50 % av foretaket og har effektiv kontroll over det, enten direkte eller indirekte gjennom ett eller flere mellomliggende foretak, med unntak for eventuelle bestemmelser i avtaler som Fellesskapet har inngått med en tredjestat,
- g) det oppfyller de finansielle vilkårene fastsatt i artikkel 5,
- h) det overholder forsikringskravene fastsatt i artikkel 11 og i forordning (EF) nr. 785/2004, og
- i) det er i samsvar med bestemmelsene om god vandel som fastsatt i artikkel 7.

#### *Artikkel 5*

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

1. Vedkommende lisensutstedende myndighet skal nøye vurdere hvorvidt et foretak som søker om lisens for første gang, kan godtgjøre
  - a) at det til enhver tid i et tidsrom på 24 måneder fra det tidspunkt driften begynner, kan oppfylle sine løpende og potensielle forpliktelser, som skal være vurdert på et realistisk grunnlag, og

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

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

#### *Artikkel 6*

### **Godkjenningssertifikat for luftfartsselskap**

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

#### *Artikkel 7*

### **Bevis på godandel**

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

3. Vedkommende lisensutstedende myndigheter kan kreve at dokumentene og bekreftelsene nevnt i nr. 1 og 2 ikke er eldre enn tre måneder ved framleggelsen.

#### *Artikkel 8*

#### **Lisensens gyldighet**

1. En lisens er gyldig så lenge et luftfartsselskap i Fellesskapet oppfyller kravene fastsatt i denne forordning.

Et luftfartsselskap i Fellesskapet skal til enhver tid på anmodning kunne godtgjøre overfor vedkommende lisensutstedende myndighet at det oppfyller kravene i dette kapittel.

2. Vedkommende lisensutstedende myndighet skal føre nøye kontroll med samsvar med kravene i dette kapittel. Det skal alltid vurdere samsvar med disse kravene i følgende tilfeller:

- a) to år etter at en ny lisens er tildelt,
- b) når et potensielt problem mistenkes, og
- c) på anmodning fra Kommisjonen.

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

3. Lisensen skal forelegges for ny godkjenning når et luftfartsselskap i Fellesskapet
  - a) ikke har startet sin virksomhet innen seks måneder etter at lisensen er tildelt,
  - b) har innstilt sin virksomhet i mer enn seks måneder, eller
  - c) som har fått lisens på grunnlag av artikkel 5 nr. 3 første ledd, har til hensikt å utøve virksomhet med luftfartøyer som overskrider grensene fastsatt i artikkel 5 nr. 3, eller ikke lenger oppfyller de økonomiske vilkårene fastsatt i nevnte artikkel.

4. Et luftfartsselskap i Fellesskapet skal innen seks måneder etter utgangen av regnskapsåret framlegge sine reviderte regnskaper for foregående regnskapsår for vedkommende lisensutstedende myndighet, med mindre annet er fastsatt i nasjonal lovgivning. De første to årene et luftfartsselskap i Fellesskapet er i drift, skal opplysningene omhandlet i punkt 3 i vedlegg II gjøres tilgjengelig for vedkommende lisensutstedende myndighet på anmodning.

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

5. Et luftfartsselskap i Fellesskapet skal underrette vedkommende lisensutstedende myndighet
  - a) på forhånd om eventuelle planer om drift av en ny rute til et kontinent eller del av verden som det ikke tidligere har betjent, og om enhver annen vesentlig endring i

omfanget av sin virksomhet, herunder men ikke begrenset til endringer av typen eller antallet luftfartøyer som benyttes,

- b) på forhånd om eventuelle fusjoner eller oppkjøp det måtte ha til hensikt å gjennomføre, og
  - c) innen 14 dager om eventuelle endringer i eierskapet til enhver aksjepost som representerer 10 % eller mer av den samlede aksjekapitalen i EF-luftfartsselskapet eller dets morforetak eller det selskap som kontrollerer luftfartsselskapet i siste instans.
6. Dersom den lisensutstedende myndighet mener at endringene meddelt i samsvar med nr. 5 er av vesentlig betydning for EF-luftfartsselskapets økonomi, skal den i tillegg til de opplysninger som selskapet er pålagt å framlegge i henhold til nr. 4, be om å få framlagt en revidert forretningsplan som omfatter de varslede endringer og som minst dekker et tidsrom på tolv måneder regnet fra det tidspunkt planen iverksettes, samt opplysningene omhandlet i punkt 2 i vedlegg II.

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

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

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

### *Artikkel 9*

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

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

Basert på denne vurderingen kan myndigheten midlertidig oppheve eller tilbakekalle lisensen dersom den ikke lenger er forvisset om at EF-luftfartsselskapet er i stand til å oppfylle sine løpende og potensielle forpliktelser i et tidsrom på tolv måneder.

Vedkommende lisensutstedende myndighet kan likevel tildele en midlertidig lisens for et tidsrom som ikke overskrider tolv måneder mens den finansielle omstruktureringen av EF-luftfartsselskapet pågår, forutsatt at sikkerheten ikke settes i fare, at denne midlertidige lisensen gjenspeiler eventuelle endringer i godkjenningssertifikatet og at det er realistiske utsikter til at det kan foretas en tilfredsstillende finansiell omstrukturering i løpet av nevnte tidsrom.

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

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

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

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

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

#### *Artikkel 10*

##### **Vedtak om lisenser**

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

#### *Artikkel 11*

##### **Forsikringskrav**

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

## *Artikkel 12*

### **Registrering**

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

## *Artikkel 13*

### **Leie**

1. Uten at dette berører artikkel 4 bokstav c), skal et luftfartsselskap i Fellesskapet kunne ha til rådighet ett eller flere luftfartøyer gjennom avtaler om leie av luftfartøyer med eller uten besetning. Luftfartsselskaper i Fellesskapet skal fritt kunne drive luftfartøyer innleid med besetning innenfor Fellesskapet, forutsatt at sikkerheten ikke settes i fare. Kommisjonen skal sikre at gjennomføringen av en slik bestemmelse er rimelig og forholdsmessig og basert på sikkerhetshensyn.
2. En avtale om leie av luftfartøy uten besetning inngått av et luftfartsselskap i Fellesskapet, eller en avtale om leie av luftfartøy med besetning der et luftfartsselskap i Fellesskapet er innleier av luftfartøyet med besetning, skal forhåndsgodkjennes i samsvar med gjeldende fellesskapsrett eller nasjonal lovgivning om flysikkerhet.
3. Et luftfartsselskap i Fellesskapet som leier et luftfartøy med besetning registrert i en tredjestat fra et annet foretak, skal innhente forhåndsgodkjenning av driften fra vedkommende lisensutstedende myndighet. Vedkommende myndighet kan gi slik godkjenning dersom
  - a) EF-luftfartsselskapet på en tilfredsstillende måte kan godtgjøre overfor vedkommende myndighet at det oppfyller alle sikkerhetskrav tilsvarende dem som er pålagt gjennom fellesskapsretten eller nasjonal lovgivning, og
  - b) ett av følgende vilkår er oppfylt:
    - i) EF-luftfartsselskapet begrunner slik leieavtale med ekstraordinære behov, i hvilket tilfelle det kan gis godkjenning for et tidsrom på inntil sju måneder som kan fornyes én gang for ytterligere sju måneder,
    - ii) EF-luftfartsselskapet godtgjør at leieavtalen er nødvendig for å dekke sesongavhengige kapasitetsbehov, som ikke på en fornuftig måte kan dekkes gjennom å leie inn luftfartøyer registrert i Fellesskapet, i hvilket tilfelle godkjenningen fornyes, eller
    - iii) EF-luftfartsselskapet godtgjør at leieavtalen er nødvendig for å løse driftsmessige vansker og det ikke er mulig eller fornuftig å leie luftfartøyer registrert i Fellesskapet, i hvilket tilfelle godkjenningen skal begrenses til det tidsrom som er absolutt nødvendig for å løse vanskene.

4. Vedkommende myndighet kan sette vilkår for godkjenningen. Slike vilkår skal utgjøre en del av avtalen om leie av luftfartøy med besetning.

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

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

#### *Artikkel 14*

#### **Rett til å bli hørt**

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

### KAPITTEL III

#### **ADGANG TIL RUTER**

#### *Artikkel 15*

#### **Flying innenfor Fellesskapet**

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

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

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



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

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

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

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

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

#### *Artikkel 16*

##### **Generelle prinsipper for forpliktelse til å yte offentlige tjenester**

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

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

2. I tilfeller der andre transportmåter ikke kan sikre en uavbrutt forbindelse med minst to daglige avganger, kan de berørte medlemsstater fastsette at forpliktelsen til å yte offentlige tjenester skal omfatte et krav om at ethvert luftfartsselskap i Fellesskapet som akter å drive ruten, garanterer at de vil drive ruten i et visst tidsrom, som skal angis nærmere, i samsvar med de øvrige vilkårene i forpliktelsen til å yte offentlige tjenester.
3. Ved vurderingen av om en forpliktelse til å yte offentlig tjeneste er nødvendig og hensiktsmessig, skal medlemsstaten ta hensyn til

- a) forholdsmessigheten mellom forpliktelsen og den berørte regionens behov med hensyn til økonomiske utvikling,
  - b) muligheten for å benytte andre transportmåter og deres mulighet til å tilfredsstille de aktuelle transportbehov, særlig i de tilfeller det eksisterer jernbanetransport som betjener den planlagte ruten med en reisetid på mindre enn tre timer og med tilstrekkelig hyppighet, korrespondansemuligheter og egnede rutetider,
  - c) takster og vilkår som kan tilbys brukerne,
  - d) den samlede virkning av alle luftfartsselskapers drift eller planlagte drift av denne ruten.
4. Dersom en medlemsstat ønsker å pålegge en forpliktelse til å yte offentlige tjenester, skal den oversende teksten i det planlagte pålegget om forpliktelse til å yte offentlige tjenester til Kommisjonen, de øvrige berørte medlemsstater, de berørte lufthavner og de luftfartsselskaper som driver den aktuelle ruten.

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

- a) navngir de to lufthavnene den berørte ruten skal flys mellom og eventuell(e) mellomlandingssted(er),
  - b) angir dato for ikrafttredelse av forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste og
  - c) oppgir fullstendig adresse for hvor de berørte medlemsstatene uten opphold og kostnadsfritt skal tilgjengeliggjøre teksten til og alle relevante opplysninger om og/eller dokumentasjon knyttet til forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste.
5. Uten at dette berører bestemmelsene i nr. 4 hva angår ruter der antallet passasjerer som forventes å benytte seg av ruten er under 10 000 per år, skal kunngjøringen om forpliktelse til å yte offentlige tjenester offentliggjøres enten i *Den europeiske unions tidende* eller i den berørte medlemsstats nasjonale offisielle kunngjøringsblad.
6. Ikrafttredelsesdatoen for forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste skal ikke settes til før offentliggjøringen av kunngjøringen omhandlet i nr. 4 annet ledd.
7. Når en forpliktelse til å yte offentlige tjenester er blitt pålagt i samsvar med nr. 1 og 2, skal EF-luftfartsselskapet ha anledning til å tilby setesalg, forutsatt at den aktuelle flygingen oppfyller alle kravene knyttet til forpliktelsen til å yte offentlig tjenester. Denne flygingen skal følgelig anses som en ruteflyging.
8. Når forpliktelse til å yte offentlige tjenester er pålagt i henhold til nr. 1 og 2, skal ethvert annet EF-luftfartsselskap til enhver tid ha anledning til å iverksette ruteflyginger som oppfyller alle kravene i forpliktelsen til å yte offentlige tjenester, herunder den driftsperioden som kreves i henhold til nr. 2.
9. Uten at dette berører nr. 8 kan den berørte medlemsstat, dersom det på en rute ikke er noe luftfartsselskap som har begynt eller som er i ferd med å begynne vedvarende ruteflyging i samsvar med forpliktelsen til å yte offentlige tjenester som gjelder for denne ruten, begrense adgangen til denne ruten til ett luftfartsselskap for et tidsrom på inntil fire år. Etter utløpet av tidsrommet på fire år skal situasjonen vurderes på nytt.
- Dette tidsrommet kan være inntil fem år dersom forpliktelsen til å yte offentlige tjenester er pålagt en rute til en lufthavn som betjener en mest fjerntliggende region omhandlet i traktatens artikkel 229 nr. 2.
10. Retten til å drive tjenestene omhandlet i nr. 9 skal tildeles etter anbudsinnbydelse i samsvar med artikkel 17, enten for en enkelt rute eller, i de tilfeller driftseffektiviteten

berettiger dette, for flere ruter samlet, til ethvert EF-luftfartsselskap som har rett til å drive slik flyging. En medlemsstat kan, av hensyn til den administrative effektiviteten, utlyse en enkelt anbudskonkurranse som dekker ulike ruter.

11. Forpliktelsen til å yte offentlige tjenester skal anses for å ha bortfalt dersom ingen ruteflyginger er foretatt i et tidsrom på tolv måneder på den ruten forpliktelsen gjelder for.
12. I tilfelle plutselig avbrudd i driften av ruten tildelt et luftfartsselskap i Fellesskapet i henhold til artikkel 17, kan den berørte medlemsstat i et hastetilfelle etter gjensidig avtale velge et annet EF-luftfartsselskap til å påta seg forpliktelsen til å yte offentlige tjenester i et tidsrom på inntil sju måneder, som ikke kan forlenges, på følgende vilkår:
  - a) enhver betaling av godtgjørelse fra medlemsstaten skal foretas i samsvar med artikkel 17 nr. 8,
  - b) det skal velges mellom luftfartsselskaper i Fellesskapet i samsvar med prinsippene om åpenhet og likebehandling,
  - c) det skal utlyses en ny anbudsinnbydelse.

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

#### *Artikkel 17*

#### **Framgangsmåte for offentlig anbudskonkurranse om forpliktelse til å yte offentlige tjenester**

1. Den offentlige anbudskonkurransen som kreves i artikkel 16 nr. 10 skal gjennomføres i samsvar med framgangsmåten fastsatt i nr. 2–10 i denne artikkel.
2. Den berørte medlemsstat skal oversende den fullstendige teksten i anbudsinnbydelsen til Kommisjonen med unntak for de tilfeller der medlemsstaten i samsvar med artikkel 16 nr. 5 har offentliggjort forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste i en kunngjøring i det nasjonale offisielle kunngjøringsbladet. I så tilfelle skal anbudskonkurransen også offentliggjøres i det nasjonale offentlige kunngjøringsbladet.
3. Anbudsinnbydelsen og den påfølgende avtalen skal blant annet dekke følgende:
  - a) krav i tilknytning til forpliktelsen til å yte offentlige tjenester,
  - b) regler for endring og heving av avtalen, særlig for å ta hensyn til uforutsette endringer,
  - c) avtalens gyldighetsperiode,
  - d) sanksjoner ved manglende oppfyllelse av avtalen,
  - e) objektive og klare parametere som skal danne grunnlaget for beregning av eventuelle godtgjørelser for gjennomføringen av forpliktelsen til å yte offentlige tjenester.
4. Kommisjonen skal kunngjøre anbudsinnbydelsen i *Den europeiske unions tidende*. Fristen for innlevering av anbud skal tidligst være to måneder etter at kunngjøringen er offentliggjort. Dersom anbudskonkurransen gjelder en rute som allerede er forbeholdt

ett luftfartsselskap i samsvar med artikkel 16 nr. 9, skal anbudsinnbydelsen offentliggjøres senest seks måneder før ny konsesjon starter, for å vurdere om det fortsatt er nødvendig å begrense adgangen til ruten.

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

### *Artikkel 18*

#### **Undersøkelse av forpliktelsen til å yte offentlige tjenester**

1. Medlemsstatene skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at beslutninger som er tatt i henhold til artikkel 16 og 17, effektivt og særlig så snart som mulig kan vurderes på nytt

dersom beslutningene er i strid med Fellesskapets regelverk eller med nasjonale regler for gjennomføring av fellesskapsregelverket.

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

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

#### *Artikkel 19*

##### **Fordeling av trafikk mellom lufthavner og utøvelse av trafikkrettigheter**

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

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

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

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

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

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

#### *Artikkel 20*

##### **Miljøtiltak**

1. Når det forekommer alvorlige miljøproblemer, kan den ansvarlige medlemsstat begrense eller nekte utøvelsen av trafikkrettigheter, særlig dersom andre transportmåter kan gi et tilfredsstillende tilbud. Tiltaket skal ikke medføre forskjellsbehandling, ikke føre til konkurransevridning mellom luftfartsselskapene, ikke være mer restriktive enn det som er nødvendig for å løse problemene, og ha en begrenset gyldighetsperiode, som ikke må overstige tre år, og ved utløpet av gyldighetsperioden skal tiltaket vurderes på nytt.
2. Dersom en medlemsstat anser at det er nødvendig å treffe tiltak i henhold til nr. 1, skal den minst tre måneder før tiltaket iverksettes, underrette de øvrige medlemsstatene og Kommisjonen, samt gi en rimelig begrunnelse for tiltakene. Tiltaket kan gjennomføres med mindre en berørt medlemsstat innen en måned fra underretningen er mottatt, reiser innsigelser eller Kommisjonen i samsvar med nr. 3, treffer beslutning om at det skal undersøkes ytterligere.
3. På anmodning fra en annen medlemsstat eller av eget tiltak kan Kommisjonen i samsvar med framgangsmåten omhandlet i artikkel 25 nr. 2 midlertidig innstille tiltakene dersom de ikke oppfyller kravene i nr. 1 eller på annen måte er i strid med fellesskapsretten.

#### *Artikkel 21*

##### **Nødtiltak**

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

Kommisjonen og de andre medlemsstatene skal straks underrettes om slikt tiltak, og de skal være behørig begrunnet. Dersom problemene som nødvendiggjør slike tiltak, vedvarer i mer enn 14 dager, skal medlemsstaten underrette Kommisjonen og de andre medlemsstatene om dette, og med samtykke fra Kommisjonen kan medlemsstaten forlenge tiltakets varighet ytterligere i inntil 14 dager.

2. På anmodning fra de(n) involverte medlemsstat(er) eller av eget tiltak kan Kommissjonen midlertidig innstille dette tiltaket dersom det ikke oppfyller kravene i nr. 1 eller på annen måte er i strid med fellesskapsretten.

## KAPITTEL IV

### BESTEMMELSER OM PRISFASTSETTELSE

#### *Artikkel 22*

#### **Fri prisfastsettelse**

1. Uten at dette berører artikkel 16 nr. 1, skal luftfartsselskaper i Fellesskapet og, i henhold til gjensidighetsprinsippet, luftfartsselskaper fra tredjestater, fritt kunne fastsette takster og rater for lufttransport innenfor Fellesskapet.
2. Uten hensyn til bestemmelsene i bilaterale avtaler medlemsstater imellom, kan medlemsstatene ikke forskjellsbehandle luftfartsselskaper på grunnlag av nasjonalitet eller identitet når luftfartsselskaper i Fellesskapet tillates å fastsette takster og rater for lufttransport mellom deres territorium og en tredjestat. Eventuelle gjenstående begrensninger på prisfastsettelse, herunder når det gjelder ruter til tredjestater, som følger av bilaterale avtaler medlemsstater imellom, oppheves herved.

#### *Artikkel 23*

#### **Informasjon og likebehandling**

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

#### *Artikkel 24*

### **Sanksjoner**

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

## KAPITTEL V

### **SLUTTBESTEMMELSER**

#### *Artikkel 25*

### **Komité**

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

#### *Artikkel 26*

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

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

#### *Artikkel 27*

### **Oppheving**

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

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



*Artikkel 28*

**Ikrafttredelse**

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

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

Utferdiget i Strasbourg, 24. september 2008.

*For Europaparlamentet*

H.-G. PÖTTERING

*President*

*For Rådet*

J.-P. JOUYET

*Formann*

Vedleggene til forordning 1008/2008 finnes i den offisielle utgaven

## VEDLEGG 6

### ***Prosedyrer i forbindelse med ruteprogram for flyruter underlagt forpliktelser til offentlig tjenesteytelse***

**SAMFERDSELSDEPARTEMENTET**

**RUNDSKRIV N-3/2005**

Dato 26.04.2005

Vår ref. 02/2542

Dette rundskrivet avløser Samferdselsdepartementets rundskriv N-8/97.

Rundskrivet gjelder flyruter på strekninger som er underlagt forpliktelse til offentlig tjenesteytelse (FOT) der flyselskapene opererer med enerett etter anbudskontrakt med staten, jf. rådsforordning (EØF) 2408/92 om EF-luftfartsselskapers adgang til flyruter innenfor Fellesskapet.

#### **1. Høring av ruteprogram**

- a) Flyselskapene har ansvar for å gjennomføre høring av ruteprogram for trafikk på flyruter der de er tildelt enerett og plikt til å fly rutedrift etter anbud.
- b) Høring skal gjennomføres:
  - 1) Etter at enerett er tildelt på en flyrute, forut for oppstart av rutetrafikk
  - 2) I løpet av 2. anbudsår
  - 3) Ved endringer i godkjent ruteprogram
- c) På strekninger omfattet av FOT 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.
- d) Høring etter bokstav b nr 1) og 2):

Forslag til ruteprogram skal sendes ut på høring til berørte instanser (jf. avsnitt 3), med kopi til Samferdselsdepartementet.

Høringsinstansene skal ha minimum seks uker svarfrist fra mottatt høringsutkast, og alle uttalelser skal sendes direkte til selskapet.

Selskapet skal sende søknad til Samferdselsdepartementet om godkjenning av ruteprogram. Søknaden skal vedlegges kopi av alle høringsuttalelser og en begrunnelse for hvorvidt høringsuttalelsene er hensyntatt.

Dersom det i søknaden om godkjenning av ruteprogram er gjort endringer i forhold til høringsforslaget som f.eks. gir negative konsekvenser for passasjerene, ikke er i hht.

FOT-krav eller påvirker lufthavnenes publiserte åpningstider, skal selskapet koordinere dette med høringsinstansene, før søknad om godkjenning av ruteprogram oversendes til Samferdselsdepartementet.

Det må påregnes seks ukers behandlingstid i Samferdselsdepartementet.

- e) Godkjent ruteprogram skal gjelde begge sesongperioder (Både sommer- og vintersesong)

Midtsommerprogram, jf. ev. FOT-tilpasning i anbudsinnbydelsen, skal være innarbeidet i ruteprogrammet.

- f) Høring etter bokstav b nr 3):

Endringer i godkjent ruteprogram av et visst omfang som kan ha innvirkning på tilbudet til de reisende, skal sendes berørte høringsinstanser for uttalelse med kopi til Samferdselsdepartementet.

Mindre endringer i godkjent ruteprogram uten direkte konsekvenser for tilbudet til de reisende, behøver ikke sendes på høring.

Høringsinstansene skal ha minimum 3 uker svarfrist fra mottatt høringsutkast, og alle uttalelser skal sendes direkte til selskapet.

Selskapet skal sende søknad til Samferdselsdepartementet om godkjenning av endringer i ruteprogram. Søknaden skal vedlegges kopi av alle høringsuttalelser og en begrunnelse for hvorvidt høringsuttalelsene er hensyntatt.

Samferdselsdepartementet skal etter å ha mottatt søknad om godkjenning av endringer i ruteprogram behandle saken så raskt som mulig.

- g) Selskapene skal senest 30 dager før iverksettelse av hver sesongperiode (sommer- og vintersesong) sende ut likelydende brev til høringsinstansene med informasjon om godkjent ruteprogram (hhv. sommer- og vinterruteprogram).

Ved endringer i det godkjente ruteprogrammet, jf. f) har selskapet ansvar for å umiddelbart sende ut likelydende brev til høringsinstansene med informasjon om endringer i godkjent ruteprogram.

## **2. Ruteendringer i forbindelse med høytider**

- a) For anbudsrutene tillates enkelte justeringer i ruteprogrammet i forbindelse med høytider jf. FOT-krav. Selskapene sender ut forslag til ruteendringer i forbindelse med høytider til berørte lufthavner senest 6 uker før foreslåtte endring skal finne sted.

De berørte lufthavnene skal sende svar til selskapet senest 3 uker etter mottatt endringsforslag.

- b) Ved aksept for endringene hos de berørte lufthavnene kan de gjennomføres uten ytterligere formalisering.

- c) Dersom det ikke oppnås aksept, skal selskapet sende sitt ruteforslag inklusive lufthavnens svar, til Samferdselsdepartementet for behandling.
- d) Selskapene skal umiddelbart sørge for at godkjente ruteendringer i forbindelse med høytider gjøres kjent for de øvrige høringsinstansene.

### **3. Høringsinstansene til ruteprogram**

- a) Følgende skal være høringsinstanser til ruteprogram på anbudsruiter:
  - Luftfartstilsynet
  - Avinor AS
  - Berørte lufthavner
- b) I tillegg skal berørte fylkeskommuner og kommuner ha mulighet til å uttale seg innenfor tidsfrister gitt i dette rundskrivet. Relevant materiale skal da sendes direkte til alle berørte fylkeskommuner ved samferdselsjefen.

Utgjeve av:  
Samferdselsdepartementet

Foto: Avinor  
Trykk: Servicesenteret for departementa 06/12 - 40

