



Samferdselsdepartementet

Innbyding

Innbyding til konkurranse

Drift av regionale ruteflygingar i Sør-Noreg
1. november 2027 – 31. oktober 2031



Innhold

PROSEDYREREGLAR FOR FLYRUTEKJØP	3
1 Oppdraget	3
2 Allmenne reglar for gjennomføring av konkurransen.....	6
3 Krav til tilbydarane og dokumentasjon	9
4 Forhold tilbydarane pliktar å gjere seg kjende med.....	10
5 Klima og miljø.....	14
6 Krav til tilbodet	15
7 Tilbodshandsaming i Samferdselsdepartementet	22
8 Avgjerd av konkurransen	23
VEDLEGG 1. FORPLIKTINGAR TIL OFFENTLEG TENESTEYTING (FOT)	24
1 Innleiing	24
2 Ruteområda og forpliktingar per rute	25
3 Billettpris.....	35
4 Reglar om sosiale rabattar.....	36
5 Rutedrift	37
VEDLEGG 2. KONTRAKT OM RUTEFLYGING.....	38
1 Dokument som inngår i kontrakten.....	38
2 Kontrakten gjeld følgjande rute(r):	38
3 Kontraktsperiode	38
4 Einerett.....	38
5 Krav til drifta.....	38
6 Billettprisar, rabattar, salskanalar og vilkår.....	41
7 Betaling av kompensasjon, risikodeling og anna.....	42
8 Innsynsrett og rapporteringsplikter	43
9 Reforhandling/ending.....	44

10	Sanksjonar, retting mv.	45
11	Oppseiing, heving og andre grunnar til opphøyr	46
12	Tvistemål	47
13	Overføring av kontraktansvar	47
14	Signering	48
	VEDLEGG 3. TILBODSSKJEMA	49
1	Opplysningar om tilbydar	49
2	Oversikt over innleverte tilbod ved spesifikasjon av kompensasjonskrav for hele kontraktperioden basert på prisnivået for det første driftsåret (1. november 2027 – 31. oktober 2028)	50
3	Underteikning	52
	VEDLEGG 4. BUDSJETT	53
	VEDLEGG 5. RETTLEIANDE TRAFIKKOPPLYSNINGAR	58
1	April 2024 – mars 2025	59
2	April 2023 – mars 2024	64
3	April 2022 – mars 2023	70
	VEDLEGG 6. FORSKRIFT AV 12. AUGUST 2011 NR. 833 OM LUFTRANSPORTTJENESTER I EØS	76
	VEDLEGG 7. FORORDNING NR. 1008/2008	88

PROSEDYREREGLAR FOR FLYRUTEKJØP

1 Oppdraget

1.1 Oppdragsgjevar

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

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

1.2 Bakgrunn

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

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

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

1.3 Formål

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

Har ingen luftfartsselskap starta eller dokumentert overfor Samferdselsdepartementet at dei frå 1. november 2027 vil starte vedvarande ruteflygingar i samsvar med dei pålagte forpliktingane til offentleg tenesteyting for ruteområda som er spesifisert i vedlegg 1, vil Samferdselsdepartementet tildele einerett til å trafikere dei aktuelle ruteområda. Om fristar for å melde kommersiell drift mv., sjå punkt 8.1.

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

1.4 Rute og kontraktperiode

Innbydinga gjeld ruteflygingar i Sør-Noreg i perioden 1. november 2027 – 31. oktober 2031.

Desse ruteområda er:

Ruteområde	Rute(r)
1	Røros–Oslo v.v.
2	Florø–Oslo v.v.
3	Stord–Oslo v.v.
4	Ørsta–Volda–Oslo v.v.
5	Førde–Oslo v.v.
6	Sogndal–Oslo v.v.
7	Sandane–Oslo v.v.
8	Ørsta–Volda–Bergen v.v.
9	Sogndal–Bergen v.v.
10	Sandane–Bergen v.v.

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

1.5 Kunngjering

Forplikingar til offentlig tenesteyting (FOT) er kunngjort i Den europeiske unions tidende nr. C 2412 og i EØS-tillegget nr. 27, 23. april 2026.

1.6 Samferdselsdepartementet – adresse og kontaktpersonar

Departementet har denne adressa:

Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep

0030 OSLO

Norge

Kontoradresse: Akersgt. 59, Oslo

E-postadresse: postmottak@sd.dep.no

Kontaktpersonar i Samferdselsdepartementet er:

Utgreiingsleiar Jørgen Frich, (+47) 93 49 49 87,

jorgen.frich@sd.dep.no

Seniorrådgjevar Anne Marit Heiaas (+47) 92 89 14 02

anne-marit.heiaas@sd.dep.no

2 Allmenne reglar for gjennomføring av konkurransen

2.1 Reglar for konkurransen

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

2.2 Konkurransforma

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

2.3 Konkurransgrunnlaget

2.3.1 Generelt

Konkurransegrunnlaget inneheld følgende dokument:

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

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

2.3.2 Tilleggsopplysningar

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

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

Dersom Samferdselsdepartementet vert bedt om tilleggsinformasjon til konkurransegrunnlaget i tilstrekkeleg tid før tilbudsfristen går ut (sjå punkt 6.2), skal Samferdselsdepartementet sende spørsmålet og svaret til alle tilbydarar som har registrert seg hos Samferdselsdepartementet (sjå punkt 1.6 og 2.4) og seinast seks dagar før tilbudsfristen går ut.

Spørsmål om tilleggsopplysningar skal merkast «Tilleggsopplysningar regionale ruteflygingar i Sør-Noreg frå 1. november 2027».

2.3.3 Rettingar, suppleringar eller endringar i konkurransegrunnlaget

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

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

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

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

2.4 Registrering av tilbydarar

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

2.5 Offentleg innsyn

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

2.6 Teieplikt

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

Tilbydar skal levere ein versjon av tilbodet, der opplysningar tilbydar meiner er underlagt teieplikt skal vere sladda. Oppdragsgjevar har sjølvstendig plikt til å vurdere kva for

opplysningar i tilbudet som er omfatta av teieplikta. Dersom tilbydar meiner at ingen opplysningar i tilbudet er teiepliktige, skal dette stadfestast i tilbods brevet.

2.7 Habilitet

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

3 Krav til tilbydarane og dokumentasjon

3.1 Innleiing

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

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

3.1.1 Lisens

Tilbydaren må ha gyldig lisens i samsvar med forordning (EF) nr. 1008/2008 av 24. september 2008 om felles regler for drift av lufttrafikk i Fellesskapet. Kravet er òg omtalt i lufttransportforskrifta § 12.

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

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

3.1.2 Attest for skatt og meirverdiavgift

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

4 Forhold tilbydarane pliktar å gjere seg kjende med

4.1 Trafikkopplysningar

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

4.2 Tekniske og operative krav

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

For nærmare informasjon ta kontakt med:

- Luftfartstilsynet: postmottak@caa.no, +47 75 58 50 00, kontaktperson Ståle Rosland.
- Avinor: post@avinor.no, +47 67 03 00 00, kontaktperson Ronny Andersen
- Stord Lufthamn: admin@stordlufthamn.no, +47 92 66 55 53, kontaktperson Jan Morten Myklebust

GRF og SPWR

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

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

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

Ettersom operatøren som får tildelt kontrakt mest sannsynleg er einaste operatør ved fleire av lufthamnene omfatta av denne konkurransen, må tilbydaren kunne levere data som skildra

over, eller alternativt greie ut om korleis operatøren kan imøtekome det påkravde produksjonsvolumet dersom lufthamna ikkje innehar SPWR-sertifisering.

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

Planlagt utfasing av navigasjonshjelpemidler

Innføring av satellittbasert flynavigasjon følgjer av felleseuropeisk lovgiving, og overgangen til satellittbasert flynavigasjon er vedteken for å auke kapasitet og tryggleik. Satellittbasert navigasjon gir meir presis og effektiv flyging. I tråd med EU forordning 2018/1048 har Avinor utarbeidd ein PBN overgangsplan (Performance Based Navigation) for korleis ein i Noreg vil innrette seg. Dette inneber ei rasjonalisering og utfasing av eit tal bakkebaserte navigasjonssystem, ettersom ein i samsvar med gjeldande EU forordning innan juni 2030 skal vere klarert for inn og utflygningar baserte på satellittnavigasjon.

Den geopolitiske situasjonen har ført til at omfanget av GNSS forstyrningar globalt har auka dramatisk og skaper utfordringar for luftfarten. Det blir no arbeidd aktivt på fleire område for å sjå korleis satellittnavigasjon kan gjerast meir robust og mindre sårbar for forstyrningar. Det europeiske flytryggingssbyrået (EASA) og Eurocontrol har nyleg vedteke ein tiltaksplan: «European Aviation Action Plan for Ensuring Safe Operations during GNSS Interferences».

EASA har beslutta og sett i verk revisjon av EU forordninga. I arbeidet med revisjonen er det venta at det vil bli fastsett tydelegare krav om reserveløysingar i form av tilgjengelege bakkebaserte navigasjonssystem. På denne bakgrunnen har Luftfartstilsynet pålagt Avinor å mellombels stanse vidare dekommisjonering (utfasing) av enkelte typar bakkebasert navigasjonsutstyr. Vedtaket gjeld dekommisjonering av anlegg frå og med 2026, inkludert for Molde og Røros lufthamner. Dei viktigaste momenta er at PBN-prosedyrene, som var meinte å erstatte ILS eller LOC/DME, i fleire tilfelle ikkje let seg konstruere på grunn av kriterium og terreng, samt at ein del operatørar ikkje har utstyr til å fly desse. Eit anna moment er at omfanget av GNSS forstyrningar er større og meir varig enn føresett då planen vart godkjend. Avinor har starta arbeidet med å revidere den gjeldande PBN overgangsplanen. Denne revisjonen krev høyring av berørte partar og ei endeleg godkjenning frå Luftfartstilsynet.

Potensielle tilbydarar må setje seg inn i status og ta høgde for vidare utvikling gjennom kontraktsperioden i den grad det har betydning for utforming av tilbodet.

4.3 Avgrensingar i bruken av luftrommet

Tilbydarane skal setje seg nøye inn i dei særskilde vilkåra som gjer seg gjeldande ved dei aktuelle lufthamnene. Tilbydarane må også rette seg etter avgrensingane på militær bruk av

luftrommet som gjeld når tilbodet vert levert inn, jf. forskrift 14. desember 2021 om luftromsorganisering (BSL G 4-1) kapittel 7:

[Forskrift om luftromsorganisering - Lovdata](#)

Sjå også «prosedyre for fleksibel bruk av luftrommet»:

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

4.4 Lover, forskrifter og vedtak

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

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

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

4.5 Nærare om reglane i arbeidsmiljølova og allmenngjeringslova

Tilbydarane må setje seg inn i og fullt ut følgje norske reglar som gjeld etter dei vanlege reglane for lovval. For arbeidsforhold som har sitt utgangspunkt og tilknytning til Noreg, inneber dette at arbeidsgivarar må ivareta arbeidsgivarplikter som følgjer av arbeidsmiljølova med underliggjande forskrifter fullt ut.

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

Utsendingsforskrifta § 3 inneber at allmenngjorde tariffavtalar gjeld for personar som er omfatta av slike avtalar. Slike avtalar finst ikkje for flygande personell i april 2026, men tilbydarar må vere førebudd på at slike avtaler kan verte inngått medan kontrakten løper og vil då gjelde for dei som er omfatta av avtalen og allmenngjeringa frå same dato. Sjå kontrakten punkt 5.2 bokstav c.

Stortinget fastsette ved Lovvedtak 41 (2022-2023) Lov nr. 3 ei ny føresegn i arbeidsmiljølova § 1-8 som klargjer grensa mellom arbeidstakarar og oppdragstakarar. Føresegna inneber mellom anna at det ligg føre eit arbeidstakartilhøve dersom ikkje oppdragsgjevaren gjer det meir sannsynleg at det ligg føre eit sjølvstendig oppdragstilhøve (presumsjonsregelen).

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

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

5 Klima og miljø

Regjeringa har i Meld. St. 10 (2022–2023) *Bærekraftig og sikker luftfart (Nasjonal luftfartsstrategi)* og Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036* satt seg som mål å framskynde omstillinga til null- og lågutsleppsluftfart. Ettersom det ikkje er egna luftfartøy med slik teknologi tilgjengeleg i dag, er det ikkje stilt krav om dette i denne utlysinga, men operatørane blir oppfordra til å vurdere mogleg bruk og gå i dialog med Samferdselsdepartementet dersom innfasing blir aktuelt, jf. punkt 5.10 og 9.6 i kontraktsvilkåra.

«Nullutslepp» og «lågutslepp» blir rekna som teknologiar eller løysingar der førstnemnde ikkje har direkte utslepp av klimagassar og eksos ved bruk, og sistnemnde har vesentleg utsleppsreduksjon samanlikna med konvensjonell teknologi. Bærekraftig flydrivstoff (Sustainable Aviation Fuel – SAF) inngår ikkje i definisjonen av null- og lågutsleppsfly. Det finst eigne verkemiddel for å fremje bruken av bærekraftig flydrivstoff i luftfarten. Samferdselsdepartementet ber tilbydarane merke seg regjeringas ambisjonar om å innlemme ReFuelEU Aviation i norsk rett, med ikraftsetjing frå 2027.

6 Krav til tilbodet

6.1 Krav til utforming og levering av tilbodet

1. Tilbodet skal vere elektronisk og innehalde eit utfylt tilbodsskjema (sjå vedlegg 3) som skal vere datert, underteikna og merka med namnet på tilbydar. Dersom to eller fleire tilbydarar leverer tilbod i fellesskap, må alle tilbydarane signere tilbodet.
2. Sendinga skal vere merka «Tilbod FOT-ruter frå 1. november 2027».
3. Tilbodet skal leverast på eit skandinavisk språk eller på engelsk.
4. Tilbodet skal sendast med e-post til Samferdselsdepartementet si adresse (sjå punkt 1.6). Sjå elles lufttransportforskrifta § 17.

6.2 Tilbodsfrist

Tilbodsfristen er 23. juni 2026 kl. 12.00 (lokal tid).

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

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

6.3 Endring og tilbakekalling av tilbod

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

6.4 Frist for å vedstå seg tilbodet

Tilbydarane skal vedstå seg tilbodet i 160 dagar rekna frå når fristen for levering av tilbod går ut.

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

6.5 Innhald i tilbodet

6.5.1 Dei tilbydde tenestene og føresetnader for tenesteleveransen

6.5.1.1 Tilbod på eitt eller fleire ruteområde

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

Sør-Noreg i perioden 1. november 2027 – 31. oktober 2031:

Ruteområde	Rute(r)
1	Røros–Oslo v.v.
2	Florø–Oslo v.v.
3	Stord–Oslo v.v.
4	Ørsta-Volda–Oslo v.v.
5	Førde–Oslo v.v.
6	Sogndal–Oslo v.v.
7	Sandane–Oslo v.v.
8	Ørsta-Volda–Bergen v.v.
9	Sogndal–Bergen v.v.
10	Sandane–Bergen v.v.

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

Desse kombinasjonane av ruteområde er tillatne:

- a. Ruteområde 4, 5, 6 og 7
- b. Ruteområde 4, 5, 6, 7 og 8
- c. Ruteområde 9 og 10
- d. Ruteområde 8, 9 og 10
- e. Ruteområde 4, 5, 6, 7, 8, 9 og 10

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

Eksempel 1

Tilbydar 1 byr på kombinasjon *e* (ruteområde 4, 5, 6, 7, 8, 9 og 10), som er den største kombinasjonen. Han er då nøydd til å by på alle dei andre tillatne kombinasjonane (kombinasjon *a*, *b*, *c* og *d*.) og ruteområda 4, 5, 6, 7, 8, 9 og 10.

Tilbydar 2 byr på kombinasjon d (ruteområde 8, 9 og 10). Han er då nøydd til å by på den andre tillatne delkombinasjonen i kombinasjon d (kombinasjon c) og ruteområde 8.

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

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

Eksempel 2

- Tilbydar 1 byr 100 for kombinasjon e (ruteområde 4, 5, 6, 7, 8, 9 og 10)
- Tilbydar 2 byr 60 for kombinasjon a (ruteområde 4, 5, 6, og 7)

For at tilbydar 2 skal vinne kombinasjon a , må ein annan tilbydar ha bydd mindre enn 40 for kombinasjon d , eller så må summen av enkeltboda på ruteområde 8, 9 og 10 vere mindre enn 40. Elles vil bodet til tilbydar 1 for kombinasjon e vere lågare enn summen av boda på kombinasjon a og d .

Tilbudet skal innehalde tilbudsbudsjett for kvart enkelt ruteområde, jf. vedlegg 4. Budsjetta skal vise fordelinga av kostnader og inntekter på kvart ruteområde som er med i kombinasjonen, og kva kompensasjon tilbydaren krev for kvart ruteområde. Sjå vedlegg 3.

6.5.1.2 Krav til spesifisering av tilbydd teneste

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

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

Innanfor dei rammene som følgjer av FOT (vedlegg 1), skal tilbydaren sjølv utarbeide nødvendig ruteprogram for ruteområdet, jf. kontraktvilkåra (vedlegg 2). Ruteprogrammet skal liggje ved tilbudet og innehalde ein spesifisering av kor mange sete som vert tilbydd per rute. Som det går fram av punkt 8.2 vil dette bli lagt vekt på i vurderinga av tilbudet, men berre dersom alle tilbod inneheld identiske kompensasjonskrav. Operatøren skal syte for å innhente

synspunkt frå aktuelle fylkeskommunar og kommunar, samt lufthamnoperatør, i fastsettelsen av første ruteprogram og ved større endringar undervegs i kontraktperioden, jf. kontraktvilkåra punkt 5.6.

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

6.5.2 Tilbodsskjema, tilbodsbudsjett, krav om økonomisk kompensasjon og billettprisar

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

Alle budsjettpostar skal vere spesifiserte for heile driftsperioden samla og per driftsår. Realistisk budsjettering er ein føresetnad. Tilbydar skal opplyse om kva for skatter og avgifter som er med i tilbodet. Inntekter og utgifter skal førast opp i tilbodsbudsjettet utan passasjeravgifter og tryggingsavgifter.

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

Tilbodet skal bygge på prisnivået for første driftsår (1. november 2027 – 31. oktober 2028). For dei neste driftsåra skal kompensasjonsbeløpet i tilbodsbudsjettet reknast om i tråd med tolv månaders endringa i kostnadsindeks for regional luftfart fastsett av Samferdselsdepartementet i september same året. Dette inkluderer alle postane i tilbodsbudsjettet med unntak av post 20–23. Drivstoffkostnader justerast og i tråd med delindeks for flydrivstoff for perioden frå 30. juni 2026 til og med september 2027. Beløpet avreknast mot vederlag til utbetaling i desember 2027. Det samla kompensasjonsbeløpet for driftsåra med 12 månader skal vere likt fordelt i dei fire driftsåra for ruteområde 1–10.

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

Tilboda skal spesifisere billettprisane og vilkåra som høyrer til. Sjå føresegnene om billettprisar i kontraktvilkåra (vedlegg 2) punkt 6 og forpliktingane til offentleg tenesteyting (vedlegg 1). Tilboda skal og innehalde budsjett for planlagt utført produksjon per ruteområde per år (tal på setekilometer og tonnkilometer, landingar og flytimar).

Vidare skal tilbydaren oppgi og spesifisere kva prinsipp som ligger til grunn for fordelinga av dei ulike kostnadane med den delen av verksemda som ikkje er en del av tilbodet. Det skal og gå klart fram i tilbodet kor stor del av dei totale kostnadane som er høvesvis direkte knytt til kontrakten og kostnader delt med andre delar av verksemda.

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

6.5.3 Utgreiing om oppstart og gjennomføringsevne

Tilbodet skal innehalde ei utgreiing av forhold som gjer at tilbydar kan dokumentere at selskapet vil vere i stand til å starte oppdraget 1. november 2027, og oppfylle forpliktingane i kontrakten (sjå særleg kontraktens punkt 5 og 6).

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

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

Organisasjon:

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

Luftfartøy:

- d. Kort beskriving av tilbydt type
 - i. Fullstendig typenamngjeving
 - ii. Om fartøyet er utrusta med trykkabin
 - iii. RNP kapasitet
 - iv. AFM-sertifisering og operativ løyve for steep approach dersom den aktuelle lufthamna krev det (innflyging 4,5° eller brattare)
 - v. Avgrensingar i forhold til isingsforhold
 - vi. Tal på sete
 - vii. Fuelforbruk cruise og i holding 1500' over plassen
 - viii. Om luftfartøyets evne til å operere under GNSS RFI.
- e. Basic Performance Data, inkludert ytingsdata for landingsplassane tilbodet omfattar:
 - i. Dry operating weight (DOW) i aktuell konfigurasjon
 - ii. Max Take-off weight (MTOW)

- iii. Max fuel kapasitet og endurance
- iv. GMC for aktuelle lufthamner under RWYCC 3. Dokumentasjon på at ytingsdata er oppdatert til GRF standard (jf. AMC1 CAT.OP.MPA.303(e) til forordning (EU) 965/2012)
- v. At flyet er i stand til å møte publisert climb gradient på publisert SID, eller eventuelt alternative prosedyrar
- vi. Selskapsprosedyrar for «engine failure climb out»
- f. Tal på kor mange fartøy av denne typen selskapet disponerer, eventuelt skildring av planar om leige av slikt materiell.
- g. Opplysningar om selskapet har simulator tilgjengeleg som tilfredsstillar krava i forskrift om kortbaneoperasjonar, jf. <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2018-09-17-1339>.

Operative forhold:

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

Tekniske forhold:

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

- s. Kopi av kontrakt eller liknande med PART-145-verkstad, eventuell kopi av egne PART-145 verkstadrettar .
- t. Kopi av Part-CAMO godkjenning (EASA Form 14).
- u. Kopi av Part-145 godkjenning (EASA Form 3-145) for vedlikehaldsorganisasjon operatøren enten har kontrakt med eller innehar sjølv.

Framdriftsplan:

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

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

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

6.5.4 Atterhald og avvik

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

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

6.5.5 Komplette tilbod

Eit komplett tilbod skal minst omfatte:

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

7 Tilbodshandsaming i Samferdselsdepartementet

7.1 Registrering av tilbod

Samferdselsdepartementet skal skriftleg stadfeste når eit tilbod er motteke.

7.2 Tilbodsopning og protokoll

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

7.3 Ettersending av opplysningar, dokumentasjon og forhandling

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

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

7.4 Avvising

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

8 Avgjerd av konkurransen

8.1 Avlysing av konkurransen og avvising av alle tilbod

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

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

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

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

8.2 Tildelingskriterium

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

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

8.3 Avgjerd om tildeling av kontrakt og omgjerung

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

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

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

8.4 Opplysningsplikt

Samferdselsdepartementet skal gje skriftleg melding med ei kort grunngjeving:

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

VEDLEGG 1. FORPLIKTINGAR TIL OFFENTLEG TENESTEYTING (FOT)

1 Innleiing

Med verknad frå 1. november 2027 innførte Noreg nye forpliktingar til offentleg tenesteyting på følgjande flyruter:

Sør-Noreg 1. november 2027 – 31. oktober 2031

Ruteområde	Rute(r)
1	Røros–Oslo v.v.
2	Florø–Oslo v.v.
3	Stord–Oslo v.v.
4	Ørsta-Volda–Oslo v.v.
5	Førde–Oslo v.v.
6	Sogndal–Oslo v.v.
7	Sandane–Oslo v.v.
8	Ørsta-Volda–Bergen v.v.
9	Sogndal–Bergen v.v.
10	Sandane–Bergen v.v.

2 Ruteområda og forpliktingar per rute

2.1 Ruteområde 1

Røros–Oslo

Kapasitet

Per driftsår 1. november 2027 – 31. oktober 2031

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 12 500 sete per år i kvar retning.

Ruteføring

Måndag–fredag:

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

Laurdag–søndag:

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

Rutetider

Måndag–fredag:

Frå Røros:

- Første landing i Oslo skal vere seinast kl. 08:00.

Til Røros:

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

2.2 Ruteområde 2

Florø–Oslo

Kapasitet

Per driftsår 1. november 2027 – 31. oktober 2031

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 31 600 sete per år i kvar retning.

Ruteføring

Måndag–fredag:

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

Laurdag–søndag:

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

Rutetider

Måndag–fredag:

Frå Florø:

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

Til Florø:

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

2.3 Ruteområde 3

Stord–Oslo

Kapasitet

Per driftsår 1. november 2027 – 31. oktober 2031

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 27 800 sete per år i kvar retning.

Ruteføring

Måndag–fredag:

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

Laurdag–søndag:

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

Rutetider

Måndag–fredag:

Frå Stord:

- Første landing i Oslo skal vere seinast kl. 08:00.

Til Stord:

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

2.4 Ruteområde 4

Ørsta-Volda–Oslo

Kapasitet

Per driftsår 1. november 2027 – 31. oktober 2031

- Tilbydd setekapasitet skal vere minst 78 900 sete per år i kvar retning.

Ruteføring

Måndag–fredag:

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

Laurdag–søndag:

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

Rutetider

Måndag–fredag:

Frå Ørsta-Volda:

- Første landing i Oslo skal vere seinast kl. 08:00

Til Ørsta-Volda:

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

2.5 Ruteområde 5

Førde–Oslo

Kapasitet

Per driftsår 1. november 2027 – 31. oktober 2031

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 55 900 sete per år i kvar retning.

Ruteføring

Måndag–fredag:

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

Laurdag–søndag:

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

Rutetider

Måndag–fredag:

Frå Førde:

- Første landing i Oslo skal vere seinast kl. 08:00.

Til Førde:

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

2.6 Ruteområde 6

Sogndal–Oslo

Kapasitet

Per driftsår 1. november 2027 – 31. oktober 2031

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 31 800 sete per år i kvar retning.

Ruteføring

Måndag–fredag:

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

Laurdag–søndag:

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

Rutetider

Måndag–fredag:

Frå Sogndal:

- Første landing i Oslo skal vere seinast kl. 08:00.

Til Sogndal:

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

2.7 Ruteområde 7

Sandane–Oslo

Kapasitet

Per driftsår 1. november 2027 – 31. oktober 2031

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 28 600 sete per år i kvar retning.

Ruteføring

Måndag–fredag:

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

Laurdag–søndag:

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

Rutetider

Måndag–fredag:

Frå Sandane:

- Første landing i Oslo skal vere seinast kl. 08:00.

Til Sandane:

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

2.8 Ruteområde 8

Ørsta-Volda–Bergen

Kapasitet

Per driftsår 1. november 2027 – 31. oktober 2031

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 29 100 sete per år i kvar retning.

Ruteføring

Måndag–fredag:

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

Laurdag–søndag:

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

Rutetider

Måndag–fredag:

Frå Ørsta-Volda:

- Første landing i Bergen skal vere seinast kl. 09:00.

Til Ørsta-Volda:

- Siste avgang frå Bergen skal vere tidlegast 16:30.

2.9 Ruteområde 9

Sogndal–Bergen

Kapasitet

Per driftsår 1. november 2027 – 31. oktober 2031

- Tilbydt setekapasitet skal vere minst 7 300 sete per år i kvar retning.

Ruteføring

Måndag–fredag:

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

Laurdag–søndag:

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

Rutetider

Måndag–fredag:

Frå Sogndal:

- Første landing i Bergen skal vere seinast kl. 09:00.

Til Sogndal:

- Siste avgang frå Bergen skal vere tidlegast kl. 16:30.

2.10 Ruteområde 10

Sandane–Bergen

Kapasitet

Per driftsår 1. november 2027 – 31. oktober 2031

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

Ruteføring

Måndag–fredag:

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

Laurdag–søndag:

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

Rutetider

Måndag–fredag:

Frå Sandane:

- Første landing i Bergen skal vere seinast kl. 09:00.

Til Sandane:

- Siste avgang frå Bergen skal vere tidlegast kl. 16:30.

3 Billettpris

Maksimal billettpris, fullt fleksibel ein veg (maksimalpris), skal i driftsåret som tek til 1. november 2027, ikkje overstige følgjande beløp:

Tabell 3.1 Maksimalprisar ruteområde 1–10

Rute – til og frå	Maksimalpris
Røros–Oslo	1 675 kr
Florø–Oslo	2 008 kr
Stord–Oslo	1 591 kr
Ørsta–Volda–Oslo	1 963 kr
Førde–Oslo	1 852 kr
Sogndal–Oslo	1 585 kr
Sandane–Oslo	1 877 kr
Ørsta–Volda–Bergen	1 502 kr
Sogndal–Bergen	1 244 kr
Sandane–Bergen	1 376 kr

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

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

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

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

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

4 Reglar om sosiale rabattar

Leverandøren skal tilby dei sosiale rabattane som oppdragsgivar til kvar tid fastset, så langt dette ikkje inneber vesentlege endringar i kontrakta.

4.1 Personar som er omfatta

På flyruter der Samferdsledepartementet 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.
- c. Personar som har fylt 18 år og har uføretrygd i medhald av lov 28. februar 1997 nr. 19 om folketrygd (folketrygdlova) kapittel 12, eller personar som tek imot tilsvarande ytingar frå anna EØS-land, eller personar som tek imot supplerande stønad etter lov om supplerande stønad.
- d. Ledsagar til person som har gyldig ledsagarbevis.
- e. Personar som ikkje har fylt 18 år på utreisedagen.

4.2 Sosial rabatt

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

4.3 Unntak for reiser betalt av Folketrygda mv.

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

4.4 Barn under to år

Person som har fylt 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 følgjeperson reiser saman.

4.5 Dokumentasjon

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

- a. Person som nemnt i punkt 4.1 bokstav a. må vise identifikasjon med bilete og fødselsdato. For personar som nemnt i bokstav e. kan det krevjast dokumentasjon på alder.
- b. Person som nemnt i punkt 4.1 bokstav b. eller c. må vise honnørkort eller tilsvarande dokumentasjon. For personar frå andre EØS-land kan det krevjast dokumentasjon frå heimlandet som viser at vilkåra for tilsvarande rabatt er oppfylte.

- c. Person som nemnt i punkt 4.1 bokstav d. må dokumentere at den dei reiser saman med har gyldig ledsagarbevis.

5 Rutedrift

5.1 Ruteprogram

Operatøren skal ta omsyn til publikum sin etterspurnad etter flyreiser.

5.2 Heilag dagar

Det er ikkje trafikkplikt 1. juledag og langfredag.

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

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

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

5.3 Mellomlanding

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

5.4 Delt kapasitet mellom to destinasjonar

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

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

5.5 Trykkabin

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

VEDLEGG 2. KONTRAKT OM RUTEFLYGING

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

1 Dokument som inngår i kontrakten

I kontrakten inngår desse dokumenta:

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

Eventuelle endringar i kontrakten skal gjerast med skriftleg tilleggskontrakt.

2 Kontrakten gjeld følgjande rute(r):

3 Kontraktperiode

Kontrakten gjeld frå 1. november 2027 til 31. oktober 2031, sjå vedlegg 1, punkt 1.

4 Einerett

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

5 Krav til drifta

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

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

- 5.2 Kravet i punkt 5.1 betyr mellom anna:
- a) at operatøren ikkje kan nytte personell i strid med arbeidsmiljøloven § 1-8 på dei flygingane kontrakten gjeld

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

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

- 5.3 Operatøren skal sørge for at grunnleggande fagforeiningsrettigheter og retten til kollektive forhandlingar, slik det følger av bl.a. ILO-konvensjon nr. 87 og 98, er ivaretatt i egen verksemd og for eventuelle underleverandørar.
- 5.4 Operatøren skal utføre drifta på den måten og med det produksjonsvolumet han har ført opp i tilbodet i heile kontraktperioden.

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

For første driftsår er måleperioden 1. november 2027 til 31. oktober 2028.

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

- 5.5 Påkravd regularitet er minimum 98,5 prosent. Samferdselsdepartementet kan sanksjonere operatøren etter reglane i punkt 7.5 ved brot på dette kravet.
- 5.6 Operatøren har sjølv ansvaret å til ein kvar tid ha eit ruteprogram som tilfredsstillar krava etter forpliktingane til offentleg tenesteyting. Ruteprogrammet skal innehalde desse opplysningane om alle rutene som er omfatta av avtalen:
 - 1) Dagar med rutetraffikk.
 - 2) Tur-retur-reiser i alt per dag.
 - 3) Kapasiteten på ruta.

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

- 5.7 Operatøren skal sende ruteprogrammet som til kvar tid er gjeldande til Samferdselsdepartementet til orientering.
- 5.8 Operatøren kan søkje Samferdselsdepartementet om lov til å gjere endringar i produksjonsvolumet som er avtalt etter reglane i punkt 5.4. Ved handsaminga vil

Samferdselsdepartementet vektleggje om endringa gir eit like godt eller betre tilbod til dei reisande samla sett.

- 5.9 Operatøren kan søkje Samferdselsdepartementet om lov til å gjere mindre avvik frå forplikingane til offentleg tenestytting. Departementet kan ved handsaming av søknaden mellom anna leggje vekt på om forholda har endra seg sidan kontrakten vart signert.
- 5.10 Samferdselsdepartementet opnar for at operatøren i løpet av kontraktsperioden kan ta i bruk andre flytypar, og oppfordrar operatøren til å sjå på moglegheiter for å ta bruk null- og lågutsleppsfly, dersom produksjonsvolumet som er avtalt tillét det, eller om det er i samsvar med endringar som er gjort i medhald av punkt 5.4, 5.8 og 5.9. Dersom operatøren planlegg å ta i bruk andre flytypar enn det operatøren har ført opp i tilbodet, skal operatøren i god tid i førevegen gå i dialog med oppdragsgjevar. Endring av flytype føreset samtykke frå Samferdselsdepartementet.
- 5.11 Operatøren kan påleggjast å ta med postsaker mot vederlag etter reglane i postlova § 16. Fastsetjing av vederlag for slike pålegg skal ikkje ha nokon innverknad på kompensasjonskrav som følgjer av denne avtalen, jf. føresegnene i punkt 7.
- 5.12 Operatøren står til kvar tid ansvarleg for å oppfylle driftskrava som følgjer av føresegnene i konkurransedokumenta og kontrakten.

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

Ved større avvik frå den avtalte drifta skal operatøren straks varsle Samferdselsdepartementet og skriftleg opplyse om årsaka. Operatøren skal òg varsle departementet om avbøtande tiltak som er sett i verk.
- 5.13 Flygingane som er omfatta av kontrakten, kan ikkje ha andre selskapskodar enn tilbydaren sin og kan ikkje inngå i "code-sharing"-ordningar med andre flygingar.
- 5.14 Flygingane som er omfatta av kontrakten skal utførast av tilbydaren sjølv. Leige av luftfartøy med mannskap ("wet-lease") er berre unntaksvis tillat, og berre dersom oppdragsgjevar aksepterer dette på førehand.
- 5.15 Operatøren pliktar å sjå til at alle som arbeider for operatøren, eller opptre på oppdrag for operatøren, og som har som oppgåve å opptre overfor passasjerane, skal beherske enten eit skandinavisk språk eller engelsk.

- 5.16 Dersom operatøren bedriver verksemd utover det som omfattast av denne kontrakten skal kostnader og inntekter som høyrer til ruta/rutene i denne kontrakten rapporteres separat. Dersom noko vert brukt både for det oppdraget som omfattast av denne kontrakten og for annan verksemd skal kostnadene for det vert fordelt forholdsmessig, jf. også punkt 8.1 og 8.2.

6 Billettprisar, rabattar, salskanalar og vilkår

- 6.1 Maksimal billettpris, fullt fleksibel éin veg (maksimalprisen), skal i første driftsår, 1. november 2027 til 31. oktober 2028 ikkje overstige det beløpet som er fastsett for den aktuelle ruta i punkt 3 i forplikingane til offentlig tenesteyting. Maksimalprisen skal i avtaleperioden ikkje falle under nivået på passasjeravhengige skattar, avgifter og gebyr til det offentlege.

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

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

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

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

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

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

- 6.5 Bonuspoeng frå lojalitets- eller bonusprogram kan verken tenast opp eller takast ut på flygingane som er omfatta av avtalen.
- 6.6 Operatøren pliktar å yte sosiale rabattar i samsvar med punkt 4 i forplikingane til offentleg tenesteyting, jf. vedlegg 1.
- 6.7 Operatøren skal tilby passasjerane gjennomgåande reiser (billettar og bagasje) til naturlege vidare innanlands forbindelsar.
- 6.8 Operatøren skal sørge for at barn over 5 år skal kunne reise alene på rutene.

7 Betaling av kompensasjon, risikodeling og anna

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

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

For første driftsår vert det ikkje gjort justeringar i kompensasjonen. For dei neste driftsåra skal kompensasjonsbeløpet i tilbudsbudsjettet reknast om i tråd med tolvmånadarsendringa i kostnadsindeks for regional luftfart fastsett av Samferdselsdepartementet i september same året. Kostnadsindeksen er samansett av delindeksar utarbeidde av Statistisk sentralbyrå (SSB). Delindeksane består av spesialuttrekk frå arbeidskraftkostnadsindeksen, produsentprisindeks (næringskode 33.1), spesialuttrekk for førstegangsomsetning av flydrivstoff innanlands og KPI-JE. Alle postane i tilbudsbudsjettet blir vekta og justerte etter relevante delindeksar, med unntak av post 20-23. Drivstoffkostnader justerast og for perioden 30. juni 2026 til og med september 2027 jf. prosedyrereglane punkt 6.5.2.

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

- 7.2 Ein tek atterhald om at Stortinget ved handsaming av dei årlege budsjetta stiller dei nødvendige midlane til disposisjon for Samferdselsdepartementet til å dekkje kompensasjonskrava.
- 7.3 Operatøren får behalde alle inntekter som trafikktilbodet genererer. Skulle inntektene verte større, eller utgiftene mindre, enn det som er lagt til grunn i budsjettet som følgde

med tilbodet, får operatøren behalde mellomlegget. Tilsvarande har Samferdselsdepartementet ikkje plikt til å kompensere for eit eventuelt dårlegare resultat enn budsjettet skulle tilseie.

- 7.4 Alle offentlege avgifter, også luftfartsavgifter, skal betalast av operatøren.
- 7.5 Dersom talet på kanselleringar, av grunnar som operatøren kunne ha unngått ved å treffe alle rimelege tiltak, overstige 1,5 prosent av det oppsette talet på flygingar i ruteprogrammet, får han ikkje kompensasjon for dei av kanselleringane som overstig 1,5 prosent. Sjå punkt 5.5.
- 7.6 Dersom tal på tilbydd setekapasitet per rute i eit driftsår er lågare enn det avtalte talet på tilbydd setekapasitet, kan kompensasjonsbeløpet for ruta avkortast tilsvarande.
- 7.7 Samferdselsdepartementet betalar ut kompensasjonen i tolv månadlege pro-rata beløp per driftsår. Utbetalinga skjer den 15. kvar måned. Med sikte på å fastsetje eventuelle reduksjonar i kompensasjonen, kan Samferdselsdepartementet vente med siste utbetaling fram til rapport frå operatøren i samsvar med punkt 8.2 er lagt fram og gjennomgang som nemnt i punkt 8.7, slik at eventuelle reduksjonar i kompensasjonen kan gjerast.

8 Innsynsrett og rapporteringsplikter

- 8.1 Innan 15. desember 2028 og i påfølgande driftsår skal operatøren uoppmoda sende Samferdselsdepartementet revidert rekneskap for førre driftsår, både for ruta/rutene i denne kontrakten og for den totale verksemda.
- 8.2 Kvart kvartal og ved utløpet av kvart driftsår skal operatøren sende ein rapport til Samferdselsdepartementet som skal innehalde opplysningar om:
 1. Rekneskap for rutene (tilsvarande formatet i vedlegg 4).
 2. Driftsavbrot i perioden og ei utgreiing om årsak(ar).
 3. Ruta/rutene er punktleg(e) (prosentdel avgangar innanfor 15 minutt etter planlagd avgangstid).
 4. Regularitet per rute (prosentdel kansellerte flygingar og årsak) – det skal gå klart fram kva avgangar som er innstilte av grunnar som nemnt i punkt 7.5.
 5. Trafikkomfang per rute (tal på passasjerar og kabinfaktor).
 6. Passasjerinntekter, prosentdel passasjerar i C-klasse, prosentdel passasjerar i transfer til/frå andre flyruter, frakt- og postinntekter.
 7. Utført produksjon (tal på setekilometer og tonnkilometer, landingar og flytimar).
 8. Gjennomsnittleg billettpris per rute. Prisane skal rapporterast med og utan alle skattar og avgifter.
 9. Tal på tilbydde sete per rute.

10. CO₂-utslepp og drivstoffbruk per ruteområde, og fordeling mellom ikkje-kvotepliktige og kvotepliktige ruter.

Operatøren skal oppgi og spesifisere kva prinsipp som ligger til grunn for fordelinga av dei ulike kostnadane med den delen av verksemda som ikkje er en del av ruta/rutene i denne kontrakten. Det skal og gå klart fram i rapporteringa kor stor del av dei totale kostnadane som er høvesvis direkte knytt til kontrakten og kostnader delt med andre delar av verksemda.

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

Rapportane skal vere mottekne av Samferdselsdepartementet seinast den 15. i den andre månaden etter den siste av dei tre månadene rapporten gjeld – første gong 15. mars 2028.

- 8.3 Operatøren skal utan unødig opphald informere Samferdselsdepartementet dersom det oppstår vesentlege avvik mellom det trafikkomfanget som låg til grunn for tilbodet, og det faktiske trafikkomfanget.
- 8.4 I medhald av punkt 6.1 andre avsnitt skal operatøren varsle Samferdselsdepartementet om endring av maksimaltakstane seinast idet dei trer i kraft.
- 8.5 Trafikkopplysningar som Samferdselsdepartementet har fått i samsvar med punkt 8.2 nr. 2-9, er å rekne som offentleg informasjon til ein kvar tid.
- 8.6 Samferdselsdepartementet kan når som helst be operatøren utlevere opplysningar som har sakleg tilknytning til kontraktforholdet, medrekna overhalde av arbeidsmiljølovens gjeldande reglar om tilsetjingstilhøve mv. Dersom Samferdselsdepartementet finn det nødvendig, kan det krevje at opplysningane skal vere godkjende av revisor. Det kan setjast ein frist for å utlevere opplysningane.
- 8.7 Departementet skal, saman med operatøren, ha rett til å gjennomgå det arbeidet som er utført etter kontrakten, innan tolv veker etter at kontraktperioden er omme. Samferdselsdepartementet kan i så fall halde tilbake kompensasjon etter punkt 7.7 tredje punktum.

9 Reforhandling/ending

- 9.1 Dersom det i kontraktperioden skjer vesentlege eller uføresette endingar i føresetnadene som ligg til grunn for denne kontrakten, kan kvar av partane krevje forhandlingar om ending av kontrakten. Eventuelle endingar må ikkje innebere at innhaldet i kontrakten vert vesentleg annleis enn den opphavlege kontrakten. Retten til å krevje forhandlingar

inneber ikkje avgrensingar i retten til å gjere misleghaldsverknader gjeldande etter denne kontrakten eller vanlege kontraktrettslege reglar. Det kan ikkje krevjast reforhandling så langt eventuelle endringar er ivaretatt gjennom prisregulering, jf. punkt 7.1.

- 9.2 Vesentlege endringar i skattar og avgifter skal alltid gi grunnlag for reforhandling som nemnt i punkt 9.1.
- 9.3 Samferdselsdepartementet kan krevje å justere maksimal billettpris, sjå punkt 6.1, etter at avtalen er inngått. For endringar i rutedrift eller andre føringar for avtalen kan Samferdselsdepartementet krevje forhandlingar. Justeringar i vederlaget som følgje av endringane skjer i samsvar med kostnader og inntekter for å stille operatøren i same økonomiske situasjon som før endringane.
- 9.4 Dersom nye krav i lov eller forskrift eller pålegg frå luftfartsstyresmakta fører til at ein landingsplass må brukast på ein annan måte enn operatøren har føresett, skal partane prøve å forhandle fram endringar i kontrakten som gjer at operatøren kan vidareføre drifta i resten av kontraktperioden. Vert ikkje partane samde, har operatøren krav på erstatning etter reglane om nedlegging og stenging i punkt 11.4 så langt dei passar.
- 9.5 Dersom Samferdselsdepartementet trur at krav om reforhandling ikkje vil føre fram, kan det i staden vedta å leggje ruta/rutene ut på ny konkurranse.
- 9.6 Samferdselsdepartementet opnar for å inngå dialog om å fase inn null- og lågutsleppsfly undervegs i kontraktperioden. Dette føreset at operatøren gjennom ein søknad har klare og realistiske planar for korleis dette kan gjerast på ein eller fleire av rutene omfatta av punkt 2. Ved handsaminga av søknaden vil Samferdselsdepartementet vurdere om ei slik løysning er tenleg sett opp mot andre aktuelle verkemiddel for å oppnå målet om å fase inn null- og lågutsleppsfly i den regionale luftfarten.

10 Sanksjonar, retting mv.

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

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

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

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

- 10.2 Dersom operatøren rapporterer mangelfullt eller for seint etter føresegnene i punkt 8, har Samferdselsdepartementet rett til å halde tilbake kompensasjon frem til forholdet er retta.
- 10.3 Dersom flymateriellet som operatøren brukar er involvert i ei luftfartsulykke eller ei alvorleg luftfartshending, kan Samferdselsdepartementet krevje at flymateriellet ikkje vært nytta før undersøkingsorganet er ferdig med å undersøkje ulykka eller hendinga og luftfartsstyresmakta har hatt høve til å vurdere om det involverte materiellet er i forsvarleg stand.
- 10.4 Mogelegheitene til å rette medfører ikkje avgrensingar i retten til å gjere misleghaldsverknader gjeldande.
- 10.5 Skulle det inntreffe ein ekstraordinær situasjon som ligg utanfor partanes kontroll, som gjer det umogleg å oppfylle plikter etter denne avtalen, og som etter norsk rett må reknast som *force majeure*, skal motparten varslast om dette så raskt som mogleg. Den råka parten sine forpliktingar suspenderast så lenge den ekstraordinære situasjonen varer. Den andre part si motyting suspenderast i same tidsrom.

11 Oppseiing, heving og andre grunnar til opphøyr

- 11.1 Med dei avgrensingane som følgjer av preseptorisk insolvenslovgiving, kan Samferdselsdepartementet seie opp kontrakten med omgåande verknad dersom operatøren vert insolvent, innleier gjeldsforhandlingar eller går konkurs. Likeins kan Samferdselsdepartementet seie opp kontrakten med omgåande verknad i dei andre tilfella som er omhandla i § 21 andre ledd i forskrift om lufttransporttenester i EØS.
- 11.2 Samferdselsdepartementet kan seie opp kontrakten med omgåande verknad dersom operatøren mister eller ikkje får fornya lisensen.
- 11.3 Dersom operatøren på grunn av *force majeure* eller andre forhold som han ikkje rår over, sjå punkt 10.5, har vore ute av stand til å oppfylle kontraktpliktene sine i meir enn fire av dei seks siste månadene, kan kontrakten seiast opp av begge partar med éin månads skriftleg varsel. Kvar av partane dekker sine egne kostnader knytte til avslutning av avtaleforholdet. Samferdselsdepartementet betaler avtalt pris for den del av leveransen som var kontraktsmessig levert før avtalen vart avslutta. Partane kan ikkje

rette andre krav mot kvarandre som følgje av avslutning av avtalen etter denne føresegna. Manglande oppfyljing som følgje av nedlegging eller stenging av landingsplassar er regulert i punkt 11.4.

11.4 Dersom Stortinget vedtek å leggje ned ein landingsplass, eller dersom ein landingsplass vert stengd som følgje av pålegg frå luftfartsstyresmakta, fell dei ordinære kontraktpliktene mellom partane bort frå det tidspunktet landingsplassen faktisk vert lagd ned eller stengd.

Dersom det går meir enn eitt år frå operatøren vert gjort kjend med nedlegginga, til landingsplassen faktisk vert lagd ned eller stengd, har ikkje operatøren krav på erstatning for økonomisk tap som han lir som følgje av at kontrakten vert avslutta. Dersom det nemnde tidsrommet er kortare enn eitt år, har operatøren krav på å bli stilt i same økonomiske situasjon som han hadde vore i om drifta var blitt vidareført i eitt år frå det tidspunktet han vert gjort kjend med nedlegginga eller stenginga, alternativt fram til 31. oktober 2031 dersom denne datoen fell tidlegare.

11.5 Ved vesentleg misleghald kan kontrakten hevast med omgåande verknad.

12 Tvistemål

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

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

13 Overføring av kontraktansvar

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

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

14 Signering

Stad: _____ Stad: _____

Dato: _____ Dato: _____

For Samferdselsdepartementet:

For operatøren:

VEDLEGG 3. TILBODSSKJEMA

Innbyding til konkurranse
Drift av regionale ruteflygingar i Noreg frå
1. november 2027 – 31. oktober 2031

Kompensasjonsbeløpa som skal skrivast i skjemaet skal gjelde for heile kontraktperioden basert på prisnivået for det første driftsåret (1. november 2027 – 31. oktober 2031).

1 Opplysningar om tilbydar

Tilbydars namn	
Adresse	
Telefon	
E-post	
Kontaktperson(ar)	

2 Oversikt over innleverte tilbud ved spesifikasjon av kompensasjonskrav for hele kontraktperioden basert på prisnivået for det første driftsåret (1. november 2027 – 31. oktober 2028).

Ruter med avtaleperiode 1. november 2027 – 31. oktober 2031.

Nr	Tilbudet gjeld:	<i>Behov for kompensasjon, jf. post 24 i tilbudsbudsjettet (i NOK 1000)</i>
1	<i>Ruteområde 1</i>	
2	<i>Ruteområde 2</i>	
3	<i>Ruteområde 3</i>	
4	<i>Ruteområde 4</i>	
5	<i>Ruteområde 5</i>	
6	<i>Ruteområde 6</i>	
7	<i>Ruteområde 7</i>	
8	<i>Ruteområde 8</i>	
9	<i>Ruteområde 9</i>	
10	<i>Ruteområde 10</i>	
11	<p><i>Kombinasjon a</i> <i>Kombinasjon av ruteområde 4, 5, 6 og 7</i> <i>Tilbydar som legg inn tilbud på kombinasjon a (nummer 11), må òg legge inn tilbud på rute 4, 5, 6 og 7 separat. Tilbydar må òg skrive inn bod for desse.</i></p>	
	<i>Ruteområde 4, dersom tildelt kombinasjon a</i>	
	<i>Ruteområde 5, dersom tildelt kombinasjon a</i>	
	<i>Ruteområde 6, dersom tildelt kombinasjon a</i>	
	<i>Ruteområde 7, dersom tildelt kombinasjon a</i>	

	Sum kombinasjon a	
12	<p>Kombinasjon b</p> <p>Kombinasjon av ruteområde 4, 5, 6, 7 og 8.</p> <p>Tilbydar som legg inn tilbod på kombinasjon b (nummer 12), må òg legge inn tilbod på rute 4, 5, 6, 7 og 8 separat, og kombinasjon a. Tilbydar må òg skrive inn bod for desse.</p>	
	Ruteområde 4, dersom tildelt kombinasjon b	
	Ruteområde 5, dersom tildelt kombinasjon b	
	Ruteområde 6, dersom tildelt kombinasjon b	
	Ruteområde 7, dersom tildelt kombinasjon b	
	Ruteområde 8, dersom tildelt kombinasjon b	
	Sum kombinasjon b	
13	<p>Kombinasjon c</p> <p>Kombinasjon av ruteområde 9 og 10.</p> <p>Tilbydar som legg inn tilbod på kombinasjon c (nummer 13), må òg legge inn tilbod på rute 9 og 10 separat. Tilbydar må òg skrive inn bod for desse.</p>	
	Ruteområde 9, dersom tildelt kombinasjon c	
	Ruteområde 10, dersom tildelt kombinasjon c	
	Sum kombinasjon c	
14	<p>Kombinasjon d</p> <p>Kombinasjon av rute 8, 9 og 10.</p> <p>Tilbydar som legg inn tilbod på kombinasjon d (nummer 14), må òg legge inn tilbod på rute 8, 9 og 10 separat, og kombinasjon c. Tilbydar må òg skrive inn bod for desse.</p>	
	Rute 8, dersom tildelt kombinasjon d	
	Rute 9, dersom tildelt kombinasjon d	
	Rute 10, dersom tildelt kombinasjon d	
	Sum kombinasjon d	

15	<p>Kombinasjon e</p> <p><i>Kombinasjon av rute 4, 5, 6, 7, 8, 9 og 10.</i></p> <p><i>Tilbydar som legg inn tilbod på kombinasjon e (nummer 15), må òg legge inn tilbod på rute 4, 5, 6, 7, 8, 9 og 10 separat, og kombinasjon a, b, c og d. Tilbydar må òg skrive inn bod for desse.</i></p>	
	<i>Ruteområde 4, dersom tildelt kombinasjon e</i>	
	<i>Ruteområde 5, dersom tildelt kombinasjon e</i>	
	<i>Ruteområde 6, dersom tildelt kombinasjon e</i>	
	<i>Ruteområde 7, dersom tildelt kombinasjon e</i>	
	<i>Ruteområde 8, dersom tildelt kombinasjon e</i>	
	<i>Ruteområde 9, dersom tildelt kombinasjon e</i>	
	<i>Ruteområde 10, dersom tildelt kombinasjon e</i>	
	<i>Sum kombinasjon e</i>	

3 Underteikning

Stad	Dato	Forpliktande underskrift

VEDLEGG 4. BUDSJETT

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

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

Alle beløp skal vere i 1000 kr og på prisnivået for det første driftsåret, dvs.

1. november 2027 – 31. oktober 2028. Det samla kompensasjonsbeløpet skal vere likt fordelt for dei fire driftsåra. Inntekter og utgifter skal førast opp i tilbodsbudsjettet utan passasjeravgifter og tryggingsavgifter.

For dei neste driftsåra skal kompensasjonsbeløpet tilbodsbudsjettet reknast om i tråd med tolv månadersendinga i Samferdselsdepartementets kostnadsindeks for regional luftfart per september føregående år. Dette inkluderer alle postane i tilbodsbudsjettet med unntak av post 22–25, jf. Prosedyrereglane punkt 6.5.2 og vedlegg 2 punkt 7.1.

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

Vidare skal tilbydaren oppgi og spesifisere kva prinsipp som ligger til grunn for fordeling av dei ulike kostnadene med den delen av verksemda som ikkje er en del av tilbodet. Det skal og gå klart frem i tilbodet kor stor del av dei totale kostnadane som er høvesvis direkte og fordelt med andre delar av verksemda.

BUDSJETT – FOR RUTEOMRÅDE 1-10

Ruteområde: _____

Heile perioden 1. november 2027 – 31. oktober 2031

Tabell 1

I prisnivået for driftsåret 1. november 2027 – 31. oktober 2028

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

23 Påslag for fortjeneste

24 Behov for kompensasjon
(-4+19+22+23)

Tabell 2 (tal fra tabell 1)

Sum driftsinntekter (4)

Behov for kompensasjon (24)

Sum inntekter (25)

Operative driftskostnader (5..18 – unntatt 13 og 17)

EBITDAR

EBITDAR margin

Lease og avskrivninger (13 og 17)

BUDSJETT – FOR RUTEOMRÅDE 1-10

Ruteområde: _____

Per driftsår i perioden 1. november 2027 – 31. oktober 2031

Tabell 1

I prisnivået for driftsåret 1. november 2027 – 31. oktober 2028

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

23 Påslag for fortjeneste

24 Behov for kompensasjon
(-4+19+22+23)

Tabell 2 (tal fra tabell 1)

Sum driftsinntekter (4)

Behov for kompensasjon (24)

Sum inntekter (25)

Operative driftskostnader (5..18 – unntatt 13 og 17)

EBITDAR

EBITDAR margin

Lease og avskrivninger (13 og 17)

VEDLEGG 5. RETTLEIANDE TRAFIKKOPPLYSNINGAR

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

Opplysningane er henta frå operatørane sine rapporteringar til Samferdsledepartementet. Opplysningane inneheld i den grad det har vore tilgjengeleg, informasjon om passasjerar og inntekter. Når det gjeld sistnemnde, gjer departementet merksam på at nivået på maksimal billettpris, fullt fleksibel éin veg, vart redusert med 50 prosent (i 2024-kr) samanlikna med FOT-kontraktane som utløp 31. mars 2024.

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

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

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

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

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

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

1 April 2024 – mars 2025

1.1 Tal på passasjerar

1.1.1 Ruteområde 1

	RRS	OSL
RRS		9139
OSL	8710	

1.1.2 Ruteområde 2

	FRO	OSL
FRO		21 223
OSL	21 473	

1.1.3 Ruteområde 3

	SRP	OSL
SRP		22 976
OSL	21 965	

1.1.4 Ruteområde 4

	HOV	OSL
HOV		52 977
OSL	52 233	

1.1.5 Ruteområde 5

	FDE	OSL
FDE		38 343
OSL	37 308	

1.1.6 Ruteområde 6

	SOG	OSL
SOG		23 295
OSL	22 228	

1.1.7 Ruteområde 7

	SDN	OSL
SDN		18 589
OSL	18 901	

1.1.8 Ruteområde 8

	HOV	BGO
HOV		19 291
BGO	18 188	

1.1.9 Ruteområde 9

	SOG	BGO
SOG		5214
BGO	5534	

1.1.10 Ruteområde 10

	SDN	BGO
SDN		1576
BGO	1203	

1.2 Passasjerinntekter

1.2.1 Ruteområde 1

	RRS	OSL
RRS		8 600 133
OSL	7 877 537	

1.2.2 Ruteområde 2

	FRO	OSL
FRO		23 110 445
OSL	22 772 687	

1.2.3 Ruteområde 3

	SRP	OSL
SRP		20 897 585
OSL	19 954 816	

1.2.4 Ruteområde 4

	HOV	OSL
HOV		47 908 233
OSL	47 268 276	

1.2.5 Ruteområde 5

	FDE	OSL
FDE		33 689 729
OSL	32 985 196	

1.2.6 Ruteområde 6

	SOG	OSL
SOG		18 081 913
OSL	17 201 719	

1.2.7 Ruteområde 7

	SDN	OSL
SDN		15 568 076
OSL	16 222 985	

1.2.8 Ruteområde 8

	HOV	BGO
HOV		14 359 686
BGO	13 349 528	

1.2.9 Ruteområde 9

	SOG	BGO
SOG		3 309 821
BGO	3 576 537	

1.2.10 Ruteområde 10

	SDN	BGO
SDN		1 480 311
BGO	998 672	

1.3 Andre opplysninger

1.3.1 Frakt- og postinntekter

Ruteområde	Frakt- og postinntekter
1	23 000 kr
2	155 000 kr
3	183 000 kr
4	1 047 000 kr
5	844 000 kr
6	590 000 kr
7	621 000 kr*
8	527 000 kr*
9	330 000 kr
10	*Inngår i summene for ruteområdene 7–8

1.3.2 Prosentdel reisande til fullt fleksibel pris (C/M-pax)

Ruteområde	C-pax	Prosent	M-pax	Prosent	Sum
1	3 386	22 %	14 005	78 %	17 841
2	11 622	27 %	31 030	73 %	42 652
3	11 827	26 %	33 114	74 %	44 941
4	46 222	43,9 %	58 988	56,1 %	105 210
5	34 117	45,1 %	41 534	54,9 %	75 651
6	21 270	46,7 %	24 253	53,3 %	45 523

7	14 795	39,5 %	22 695	60,5 %	37 490
8	19 752	52,7 %	17 755	47,3 %	37 507
9	6716	49,3%	6899	50,7 %	13 615
10	*	*	*	*	*

*Inngår i statistikk for ruteområdene 7–8

1.3.3 Regularitet

Ruteområde	< 15 min i %	Regularitet	Påvirkbar irregularitet	Upåvirkbar irregularitet
1	86,0 %	97,5 %	1,3 %	1,3 %
2	86,9 %	97,8 %	0,9 %	1,3 %
3	87,2 %	99,3 %	0,3 %	0,3 %
4	89,5 %	95,9 %	1,8 %	2,4 %
5	90,6 %	96,8 %	1,2 %	2,0 %
6	88,5 %	95,3 %	1,6 %	3,1 %
7	90,3 %	94,3 %	1,7 %	4,0 %
8	88,8 %	96,2 %	1,4 %	2,4 %
9	87 %	95,7 %	1,1 %	3,2 %
10	*	*	*	*

*Inngår i statistikk for ruteområdene 7–8

1.3.4 Kabinfaktor

Ruteområde	Kabinfaktor
1	30,3 %
2	44,1 %
3	62,2 %
4	74,1 %
5	65,6 %
6	68,9 %
7	59,1 %

8	59,5 %
9	69,5 %
10	*

2 April 2023 – mars 2024

2.1 Tal på passasjerar

2.1.1 Ruteområde 1

	RRS	OSL
RRS		9235
OSL	8894	

2.1.2 Ruteområde 2

	FRO	OSL
FRO		18 933
OSL	18 933	

2.1.3 Ruteområde 3

	SRP	OSL
SRP		n/a
OSL	n/a	

2.1.4 Ruteområde 4

	HOV	OSL
HOV		36 657
OSL	36 642	

2.1.5 Ruteområde 5

	FDE	OSL
FDE		33 385
OSL	33 333	

2.1.6 Ruteområde 6

	SOG	OSL
SOG		18 068
OSL	18 405	

2.1.7 Ruteområde 7

	SDN	OSL
SDN		15 409
OSL	15 324	

2.1.8 Ruteområde 8

	HOV	BGO
HOV		11 019
BGO	10 133	

2.1.9 Ruteområde 9

	SOG	BGO
SOG		5917
BGO	5394	

2.1.10 Ruteområde 10

	SDN	BGO
SDN		1698
BGO	1621	

2.2 Passasjerinntekter

2.2.1 Ruteområde 1

	RRS	OSL
RRS		7 856 834
OSL	7 822 512	

2.2.2 Ruteområde 2

	FRO	OSL
--	-----	-----

FRO		25 003 422
OSL	25 003 422	

2.2.3 Ruteområde 3

	SRP	OSL
SRP		n/a
OSL	n/a	

2.2.4 Ruteområde 4

	HOV	OSL
HOV		50 135 832
OSL	53 679 966	

2.2.5 Ruteområde 5

	FDE	OSL
FDE		45 574 623
OSL	44 735 969	

2.2.6 Ruteområde 6

	SOG	OSL
SOG		22 284 416
OSL	23 268 933	

2.2.7 Ruteområde 7

	SDN	OSL
SDN		20 017 960
OSL	20 319 902	

2.2.8 Ruteområde 8

	HOV	BGO
HOV		14 027 392
BGO	12 060 529	

2.2.9 Ruteområde 9

	SOG	BGO
--	-----	-----

SOG		6 070 127
BGO	5 261 733	

2.2.10 Ruteområde 10

	SDN	BGO
SDN		2 248 644
BGO	1 896 849	

2.3 Andre opplysninger

2.3.1 Frakt- og postinntekter

Ruteområde	Frakt- og postinntekter
1	91 000 kr
2	108 000 kr
3	n/a
4	252 000 kr
5	217 000 kr
6	149 000 kr
7	180 000 kr*
8	83 000 kr*
9	80 000 kr
10	*Inngår i summene for ruteområdene 7–8

2.3.2 Prosentdel reisende til fullt fleksibel pris

Ruteområde	C-pax	Prosent	M-pax	Prosent	Sum
1	500	2,8 %	17 629	97,2 %	18 129
2	943	11,7 %	7114	88,3 %	8057
3	-	-	-	-	37 867
4	11 167	15,2 %	62 132	84,8 %	73 299

5	12 802	19,2 %	53 916	80,8 %	66 718
6	8648	23,7 %	27 825	76,3 %	36 473
7	6118	19,9 %	24 615	80,1 %	30 733
8	6782	32 %	14 438	68 %	21 220
9	3411	23,3 %	11 255	76,7 %	14 666
10	*	*	*	*	*

*Inngår i statistikk for ruteområdene 7–8

2.3.3 Regularitet

Ruteområde	< 15 min i %	Regularitet	Påvirkbar irregularitet	Upåvirkbar irregularitet
1	89,3 %	96,5 %	1,0 %	2,5 %
2*	76,9 %	96,48 %	1,4 %	2,2 %
3	-	-	-	-
4	89,5 %	96,8 %	0,8 %	2,5 %
5	88,2 %	97,7 %	0,5 %	1,8 %
6–10	90,0 %	95,8 %	1,0 %	3,2 %

*jan 24 – mar 24

2.3.4 Kabinfaktor

Ruteområde	Kabinfaktor
1	38,8 %
2	44,0 %
3	n/a
4	61,5 %
5	59,7 %
6	58,9 %
7	52,8 %
8	57,3 %
9	53,5 %
10	*

*Inngår i statistikk for ruteområdene 7-8

3 April 2022 – mars 2023

3.1 Tal på passasjerar

3.1.1 Ruteområde 1 (nov 22 – mar 23)

	RRS	OSL
RRS		3353
OSL	3293	

3.1.2 Ruteområde 2

	FRO	OSL
FRO		18 415
OSL	18 415	

3.1.3 Ruteområde 3

	SRP	OSL
SRP		n/a
OSL	n/a	

3.1.4 Ruteområde 4

	HOV	OSL
HOV		38 736
OSL	39 317	

3.1.5 Ruteområde 5

	FDE	OSL
FDE		33 161
OSL	32 761	

3.1.6 Ruteområde 6

	SOG	OSL
SOG		17 808
OSL	18 296	

3.1.7 Ruteområde 7

	SDN	OSL
SDN		14 326
OSL	14 320	

3.1.8 Ruteområde 8

	HOV	BGO
HOV		12 802
BGO	10 801	

3.1.9 Ruteområde 9

	SOG	BGO
SOG		6783
BGO	6421	

3.1.10 Ruteområde 10

	SDN	BGO
SDN		1570
BGO	1638	

3.2 Passasjerinntekter

3.2.1 Ruteområde 1 (nov 22 – mar 23)

	RRS	OSL
RRS		2 577 043
OSL	2 613 261	

3.2.2 Ruteområde 2

	FRO	OSL
FRO		22 978 566
OSL	22 978 566	

3.2.3 Ruteområde 3

	SRP	OSL
--	-----	-----

SRP		n/a
OSL	n/a	

3.2.4 Ruteområde 4

	HOV	OSL
HOV		50 925 252
OSL	53 000 296	

3.2.5 Ruteområde 5

	FDE	OSL
FDE		41 594 434
OSL	41 813 970	

3.2.6 Ruteområde 6

	SOG	OSL
SOG		20 653 033
OSL	21 581 851	

3.2.7 Ruteområde 7

	SDN	OSL
SDN		18 443 577
OSL	18 865 420	

3.2.8 Ruteområde 8

	HOV	BGO
HOV		15 073 718
BGO	12 449 264	

3.2.9 Ruteområde 9

	SOG	BGO
SOG		6 264 553
BGO	5 740 483	

3.2.10 Ruteområde 10

	SDN	BGO
SDN		2 008 844
BGO	1 795 532	

3.3 Andre opplysninger

3.3.1 Frakt- og postinntekter

Ruteområde	Frakt- og postinntekter
1	120 000 kr
2	102 000 kr
3	n/a
4	744 000 kr
5	668 000 kr
6	469 000 kr
7	538 000 kr*
8	266 000 kr*
9	271 000 kr
10	*Inngår i summene for ruteområdene 7–8

3.3.2 Prosentdel reisande til fullt fleksibel pris

Ruteområde	C-pax	Prosent	M-pax	Prosent	Sum
1	131	2,0 %	6515	98,0 %	6646
2	-	-	-	-	36 831
3	-	-	-	-	-
4	12 637	16,2 %	65 416	83,8 %	78 053
5	13 124	19,9 %	52 798	80,1 %	65 922
6	8811	24,4 %	27 293	75,6 %	36 104

7	6281	21,9 %	22 365	78,1 %	28 646
8	7051	29,7 %	16 667	70,3 %	23 718
9	3581	21,8 %	12 884	78,3 %	16 465
10	*	*	*	*	*

*Inngår i statistikk for ruteområdene 7–8

3.3.3 Regularitet

Ruteområde	< 15 min i %	Regularitet	Påvirkbar irregularitet	Upåvirkbar irregularitet
1	78,3 %	97,0 %	5,5 %	2,9 %
2	-	-	-	-
3	-	-	-	-
4	88,9 %	96,0 %	1,0 %	3,0 %
5	87,1 %	97,1 %	1,1 %	1,8 %
6-10	88,7 %	94,5 %	1,5 %	4,0 %

3.3.4 Kabinfaktor

Ruteområde	Kabinfaktor
1	32,3 %
2	42,0 %
3	n/a
4	61,6 %
5	57,6 %
6	55,5 %
7	47,6 %
8	63,4 %
9	53,3 %
10	*

*Inngår i statistikk for ruteområdene 7–8

VEDLEGG 6. FORSKRIFT AV 12. AUGUST 2011 NR. 833 OM LUFTRANSPORTTJENESTER I EØS

Gjengitt fra Lovdata.

Hjemmel: Fastsatt av Samferdselsdepartementet 12. august 2011 med hjemmel i [lov 11. juni 1993 nr. 101](#) om luftfart (luftfartsloven) [§ 9-1](#), [§ 10-42](#), [§ 10-43](#), § 13a-5, [§ 15-4](#) og [§ 16-1](#), jf. [delegeringsvedtak 6. april 2001 nr. 321](#).

EØS-henvisninger: [EØS-avtalen vedlegg XIII kap. VI](#) nr. 64a (forordning [\(EF\) nr. 1008/2008](#) endret ved forordning [\(EU\) 2019/2](#), forordning [\(EU\) 2020/696](#), forordning [\(EU\) 2020/2114](#), forordning [\(EU\) 2020/2115](#) og forordning [\(EU\) 2018/1139](#)).

Endret ved [forskrifter 18 april 2016 nr. 387](#), [18 des 2017 nr. 2412](#), [11 juli 2019 nr. 999](#), [22 juni 2020 nr. 1348](#), [12 mars 2021 nr. 680](#), [27 juni 2024 nr. 1381](#) (i kraft 1 juli 2024).

Rettelser: 14.10.2011 (forordning tilføyd, EØS-henvisningsfelt rettet), 15.03.2021 (tegnsetting i lister tilpasset universell utforming).

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) med endring:

- a. forordning [\(EU\) 2019/2](#) av 11. desember 2018,
- b. forordning [\(EU\) 2020/696](#) av 25. mai 2020,
- c. forordning [\(EU\) 2020/2114](#) av 16. desember 2020
- d. forordning [\(EU\) 2020/2115](#) av 16. desember 2020, og
- e. forordning [\(EU\) 2018/1139](#) av 4. juli 2018

gjelder som forskrift med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig.

Endret ved [forskrifter 11 juli 2019 nr. 999](#), [22 juni 2020 nr. 1348](#), [12 mars 2021 nr. 680](#), [27 juni 2024 nr. 1381](#) (i kraft 1 juli 2024).

§ 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 ilegges Luftfartstilsynet sanksjoner i medhold av bestemmelsene i lufttrafikkforordningen kapittel II.
- (2) Forbrukertilsynet fører som luftfartsmyndighet tilsyn med reglene i lufttrafikkforordningen artikkel 23, jf. sanksjonsbestemmelsene i forskriftens [§ 29](#).
- (3) Samferdselsdepartementet forvalter alle de bestemmelsene i forordningen og forskriften som ikke er ikke er omfattet av (1) og (2).

Endret ved [forskrift 18 des 2017 nr. 2412](#) (i kraft 1 jan 2018).

§ 4. Definisjoner

I denne forskrift menes med:

1. *Tilbyder*: Luftfartsselskap som gir tilbud.
2. *Dry lease*: Innleie av luftfartøy hvor innleier/selskap overtar det tekniske og operative ansvaret i leieperioden.
3. *Kjøp etter forhandling*: Anskaffelsesprosedyre hvor oppdragsgiver har adgang til å forhandle med en eller flere tilbydere.
4. *Kommersielt ansvar*: Innleier skal bære hele det økonomiske ansvaret, det vil si at utleiers godtgjørelse skal være knyttet til en fast tidsenhet og ikke til fartøyets inntjening.
5. *Operatør*: Ethvert selskap som har gyldig lisens eller tilsvarende tillatelse.
6. *Oppdragsgiver*: Samferdselsdepartementet, underliggende organ eller den kommune eller fylkeskommune Samferdselsdepartementet har bestemt.
7. *Wet lease*: Innleie av luftfartøy med besetning, der luftfartøyet opereres av utleier på dennes tekniske og operative ansvar i leieperioden.
8. *Anbudskonkurranse*: Anskaffelsesprosedyre hvor forhandlinger ikke er tillatt.

Endret ved [forskrift 18 april 2016 nr. 387](#).

2. Utfyllende regler om tildeling av driftstillatelse

§ 5. Forholdet til andre regler om driftstillatelse

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

3. Utfyllende regler om leie av luftfartøy

§ 6. Godkjennelse av dry-lease

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

(2) Leieavtalen, samt forsikringsbevis, skal vedlegges søknaden. Avtalen skal være datert, underskrevet av begge parter og minst inneholde følgende opplysninger:

- a. Eier/utleier og innleier/operatørens navn.
- b. Luftfartøytype, serienummer og registreringsmerke.
- c. MTOW dersom luftfartøyet er innleid fra utlandet.
- d. Leieperioden (fra dato til dato).
- e. Innleiers/operatørens kommersielle ansvar/risiko for driften av luftfartøyet i innleieperioden.
- f. Innleiers/operatørens ansvar vedrørende forsikring.
- g. Gyldig avtale om framleie mellom eier og utleier dersom utleier ikke står som eier av luftfartøyet.

(3) Foruten de forhold som er omfattet av andre ledd må gjelde følgende vilkår som også må fremgå av søknaden:

- a. Operative vilkår:
 1. Operatøransvaret må entydig være tillagt innleier,
 2. Luftfartøyet skal kun opereres av innleiers egne besetninger i ansettelsesforhold,
 3. Nødvendig typeutsjekk/-rating av innleiers besetning,
 4. Nødvendig «Difference list»-trening,
 5. Type av operasjon, IFR/VFR (eventuelt begge),

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

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

§ 7. Godkjennelse av wet-lease

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

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

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

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

§ 8. Registrering

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

§ 9. Utleie

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

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

4. Utfyllende regler om fastsettelse av forpliktelser til offentlig tjenesteytelse og gjennomføring av anskaffelser

Endret ved [forskrift 18 april 2016 nr. 387](#).

§ 10. Myndighet til å fastsette forpliktelse til offentlig tjenesteytelse

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

Endret ved [forskrift 18 april 2016 nr. 387](#).

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

Lufttransportforordningen artikkel 16 nr. 10 krever at tildeling av enerett til å betjene en flyrute skal skje etter konkurranse i tråd med reglene i samme forordning artikkel 17. Bestemmelsene i kapitlet her utfyller de kravene til valg og gjennomføring av prosedyren som følger av lufttransportforordningen. Oppdragsgiver har i tillegg adgang til å oppstille ytterligere prosedyreregler i konkurransegrunnlaget for anskaffelsen.

Endret ved [forskrift 18 april 2016 nr. 387](#).

§ 12. Krav til tilbyder

Den som tildeles enerett må ha gyldig lisens utstedt av lisensutstedende myndighet i tråd med kravene i lufttransportforordningen kapittel II. Dersom lisens ikke foreligger ved tilbudsfristens utløp, har oppdragsgiver rett til å anmode tilbyderen om å ettersende denne innen en kort tilleggsfrist, i henhold til [§ 23](#).

Endret ved [forskrift 18 april 2016 nr. 387](#).

§ 13. Valg av anskaffelsesprosedyre

Anskaffelsen skal skje ved at det gjennomføres en anbudskonkurranse eller ved konkurranse med forhandling. Ved begge konkurranseformene kan oppdragsgiver beslutte å gjennomføre

en prekvalifisering av leverandører, hvor det bare er de leverandører som anses kvalifisert og blir invitert av oppdragsgiver, som har adgang til å gi tilbud.

Endret ved [forskrift 18 april 2016 nr. 387](#).

§ 14. Kunngjøring

- (1) Oppdragsgiver skal kunngjøre konkurransen i Den Europeiske Unions Tidende.
- (2) Kunngjøringen i Den Europeiske Unions Tidende skal utformes og i sin helhet offentliggjøres på ett av Den Europeiske Unions offisielle språk.
- (3) Dersom en forutgående anbudskonkurranse er mislykket, kan det gjennomføres en konkurranse med forhandling uten forutgående kunngjøring, under forutsetning av at det ikke gjøres vesentlige endringer i konkurransegrunnlaget. En anbudskonkurranse skal anses mislykket der det ikke foreligger noen tilbud, eller der det foreligger kun ett tilbud, eller der det gjenstår ett eller ingen tilbud etter at de øvrige tilbudene avvises.
- (4) Kontrahering uten forutgående kunngjøring kan også benyttes dersom det oppstår et nødstilfelle, jf. lufttransportforordningen artikkel 16 nr. 12.

Endret ved [forskrift 18 april 2016 nr. 387](#).

§ 15. Krav til innholdet i kunngjøringen

Kunngjøring av konkurranse skal inneholde:

- a. oppdragsgivers navn, postadresse, telefonnummer og e-postadresse.
- b. angivelse av hvor interesserte leverandører skal henvende seg for å få tilgang til konkurransegrunnlaget med all relevant dokumentasjon, med mindre dette gjøres elektronisk tilgjengelig via selve kunngjøringen.
- c. ruteangivelse og ruteområdets eller rutens geografiske beliggenhet.
- d. frist og angivelse av tid og sted for innlevering av tilbud, herunder den adressen tilbudet skal sendes til.
- e. kontraktens gyldighetsperiode og tidspunkt for oppstart.

Endret ved [forskrift 18 april 2016 nr. 387](#).

§ 16. Krav til innholdet i konkurransegrunnlaget

Konkurransegrunnlaget skal minst inneholde:

- a. kravene knyttet til forpliktelsen til offentlig tjenesteytelse.
- b. bestemmelser vedrørende endring og opphør av kontrakten, særlig vedrørende uforutsette endringer.
- c. kontraktens gyldighetsperiode og tidspunkt for oppstart.
- d. sanksjoner ved mislighold av kontrakten.
- e. objektive og gjennomsiktede parametere som danner grunnlag for beregning av et eventuelt krav om kompensasjon for ivaretagelse av forpliktelsen til offentlig tjenesteytelse.

Endret ved [forskrift 18 april 2016 nr. 387](#).

§ 17. Tilbudets utforming

Tilbudet skal være skriftlig og avgis enten direkte eller per post. Tilbudet kan også avgis med elektronisk middel forutsatt at konkurransegrunnlaget åpner for det, og

- a. tilbudet inneholder alle nødvendige opplysninger,
- b. fortrolighet om tilbudet bevares frem til vurderingen skal skje,
- c. tilbudet av bevisshensyn om nødvendig snarest bekreftes skriftlig eller ved oversendelse av en bekreftet gjenpart, og
- d. tilbudet først åpnes etter utløpet av tilbudsfristen.

Endret ved [forskrift 18 april 2016 nr. 387](#).

§ 18. Avvising av for sent innkomne tilbud

(1) Tilbud som kommer inn etter tilbudsfristens utløp kan avvises.

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

Endret ved [forskrift 18 april 2016 nr. 387](#).

§ 19. Prosedyre ved tilbudsåpning

(1) Rettidig mottatt tilbud vil bli åpnet etter tilbudsfristens utløp av to representanter for oppdragsgiver. Tilbyderne har ikke rett til å være til stede ved tilbudsåpningen.

(2) Oppdragsgiver skal føre en protokoll ved tilbudsåpningen, hvor følgende informasjon skal fremgå:

- a. Dato og klokkeslett for tilbudsåpningen
- b. Hvem som er til stede ved tilbudsåpningen
- c. Tilbyderens navn
- d. Hvilke ruteområder eller ruter tilbudet omfatter
- e. Tilbudets krav til kompensasjon
- f. Eventuell avvisning av tilbydere eller tilbud.

Endret ved [forskrift 18 april 2016 nr. 387](#).

§ 20. Avvisning på grunn av forhold ved tilbudet

(1) Et tilbud skal avvises når:

- a. det ikke er levert i samsvar med [§ 17](#),
- b. det inneholder vesentlige avvik fra konkurransegrunnlaget, også etter at eventuelle forhandlinger er gjennomført, eller
- c. det på grunn av forbehold, feil, uklarheter, ufullstendigheter eller liknende kan medføre tvil om hvordan tilbudet skal bedømmes i forhold til de øvrige tilbudene, også etter at eventuelle forhandlinger er gjennomført.

(2) Et tilbud kan avvise dersom:

- a. tilbudet ikke inneholder alle de opplysningene som det er stilt krav om,
- b. tilbudet inneholder avvik fra konkurransegrunnlaget, eller
- c. kravet om kompensasjon i tilbudet virker unormalt lavt i forhold til ytelsen. Før et tilbud kan avvises på dette grunnlaget, skal oppdragsgiver skriftlig forlange en redegjørelse om de enkelte delene av tilbudet og etterprøve denne på grunnlag av de opplysninger som er blitt gitt. Oppdragsgiver kan ta hensyn til opplysninger om for eksempel besparelser ved

utførelsen av tjenesten, tekniske løsninger eller uvanlig fordelaktige vilkår som er tilgjengelig for leverandøren, eller nyskaping.

Endret ved [forskrift 18 april 2016 nr. 387](#).

§ 21. Avvisning på grunn av forhold ved tilbyderen

(1) Oppdragsgiveren skal avvise tilbud fra tilbydere som;

- a. ikke har gyldig lisens, jf. [§ 12](#), eller
- b. ikke tilfredsstillter krav som er stilt til tilbyderne i konkurransegrunnlaget.

(2) Oppdragsgiveren kan avvise tilbydere som:

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

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

- a. for så vidt gjelder forhold nevnt i bokstav a), b) eller c): utdrag fra politiregister eller konkursregister. I mangel av dette, et tilsvarende dokument som viser at kravene er

tilfredsstilt, utstedt av en retts- eller forvaltningsmyndighet i anbyderens hjemstat eller nåværende oppholdsstat, eller

- b. For så vidt gjelder bokstav e) eller f): attest utstedt av vedkommende myndighet i den berørte staten.

Endret ved [forskrift 18 april 2016 nr. 387](#).

§ 22. *Avvisning på grunn av forventet mislighold*

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

Endret ved [forskrift 18 april 2016 nr. 387](#).

§ 23. *Ettersending av opplysninger og dokumentasjon*

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

Endret ved [forskrift 18 april 2016 nr. 387](#).

§ 24. *Gjennomføring av konkurranse med forhandling*

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

Tilføyd ved [forskrift 18 april 2016 nr. 387](#).

§ 25. *Avlysning av konkurransen og totalforkastelse*

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

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

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

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

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

§ 26. Kriterier for valg av tilbud

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

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

§ 27. Omgjøring av tildelingsbeslutningen

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

Tilføyd ved [forskrift 18 april 2016 nr. 387](#).

§ 28. Kontraktsinngåelse

Kontrakt anses inngått når begge parter har signert kontrakten.

Tilføyd ved [forskrift 18 april 2016 nr. 387](#).

5. Sanksjoner

§ 29. Brudd på reglene om informasjon til og likebehandling av passasjerer

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

Endret ved [forskrift 18 april 2016 nr. 387](#) (tidligere § 26).

6. Avsluttende bestemmelser

§ 30. Oppheving og endring av andre forskrifter

(1) [Forskrift 15. april 1994 nr. 256](#) om gjennomføring av anbud i forbindelse med forpliktelse til offentlig tjenesteytelse oppheves.

(2) I [forskrift 15. juli 1994 nr. 691](#) om gjennomføring og håndheving av EØS-avtalen på luftfartens område gjøres følgende endringer: – – –

Endret ved [forskrift 18 april 2016 nr. 387](#) (tidligere § 27).

§ 31. Ikrafttredelse og overgangsregler

Forskriften trer i kraft straks.

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

Endret ved [forskrift 18 april 2016 nr. 387](#) (tidligere § 28).

VEDLEGG 7. FORORDNING NR. 1008/2008

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

av 24. september 2008

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

(Tekst med EØS-relevans)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Kommisjonen og

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

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen⁽²⁾,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251⁽³⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Det skal gjøres en rekke vesentlige endringer i rådsforordning (EØF) nr. 2407/92 av 23. juli 1992 om lisenser til luftfartsselskaper⁽⁴⁾, (EØF) nr. 2408/92 av 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskapers adgang til flyruter innenfor Fellesskapet⁽⁵⁾ og (EØF) nr. 2409/92 av 23. juli 1992 om takster og rater i lufttrafikk⁽⁶⁾. Av klarhetshensyn bør disse forordningene omarbeides og konsolideres i én forordning.

⁽¹⁾ EUT C 175 av 27.7.2007, s. 85.

⁽²⁾ EUT C 305 av 15.12.2007, s. 11.

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

⁽⁴⁾ EFT L 240 av 24.8.1992, s. 1.

⁽⁵⁾ EFT L 240 av 24.8.1992, s. 8.

⁽⁶⁾ EFT L 240 av 24.8.1992, s. 15.

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

⁽⁷⁾ EUT L 138 av 30.4.2004, s. 1.

har sitt hovedforetak, skal medlemsstaten sikre korrekt anvendelse av Fellesskapets regelverk og nasjonal lovgivning om sosiale rettigheter.

- 10) For å fullføre det indre luftfartsmarked bør begrensninger som fortsatt eksisterer medlemsstater imellom, som begrensninger på bruk av felles rutenummer på ruter til tredjestater eller på prisfastsettelsen på ruter til tredjestater med mellomlanding i en annen medlemsstat (flyginger etter sjette frihet), oppheves.
- 11) Hensynet til de mest fjerntliggende regionenes særtrekk og særskilte begrensninger, særlig deres avsides beliggenhet, øykarakter og reduserte areal, og behovet for å gi dem hensiktsmessige forbindelser med Fellesskapets sentrale regioner, kan berettige særlige ordninger med hensyn til reglene for gyldighetsperiode for avtaler om forpliktelser til å yte offentlige tjenester som omfatter ruter til slike regioner.
- 12) Under hvilke vilkår forpliktelsene til å yte offentlig tjeneste skal pålegges, bør defineres klart og entydig, samtidig som de tilknyttede anbudsprosedyrene bør tillate at tilstrekkelig mange anbydere deltar i anbudskonkurransene. Kommisjonen bør kunne innhente all den informasjon den trenger for å kunne vurdere den økonomiske begrunnelsen for å innføre forpliktelse til å yte offentlige tjenester i hvert enkelt tilfelle.
- 13) Reglene for fordeling av trafikken mellom flyplasser som betjener samme by eller gruppe av byer, bør klargjøres og forenkles.
- 14) Det er hensiktsmessig å sikre at medlemsstatene har mulighet til å reagere på akutte problemer som oppstår som følge av uforutsigbare eller uunngåelige omstendigheter som av tekniske eller praktiske grunner gjør lufttrafikk svært vanskelig.
- 15) Kundene bør ha tilgang til alle takster og rater for lufttransport uavhengig av hvor i Fellesskapet de er bosatt, deres nasjonalitet og hvor i Fellesskapet reisebyråene er hjemmehørende.
- 16) Kundene bør ha mulighet til å sammenligne prisene for ulike luftfartsselskapers lufttransport på en effektiv måte. Endelig pris som kunden skal betale for lufttransport med utgangspunkt i Fellesskapet, bør derfor til enhver tid angis inklusive alle skatter, avgifter og gebyrer. Luftfartsselskaper i Fellesskapet oppfordres også til å angi endelig pris på sine flyginger fra tredjestater til Fellesskapet.
- 17) De tiltakene som er nødvendige for å gjennomføre denne forordning, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen⁽⁸⁾.

⁽⁸⁾ EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

- 18) Etersom 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 luftfartsselskapenes rett til å drive lufttrafikk innenfor Fellesskapet og prising av lufttrafikk innenfor Fellesskapet.
2. Anvendelsen av kapittel III i denne forordning på Gibraltar lufthavn berører ikke Kongeriket Spanias og Det forente kongerikes rettslige stilling med hensyn til tvisten om suverenitet over territoriet der lufthavnen ligger.

Artikkel 2

Definisjoner

I denne forordning menes med

1. «lisens» en godkjenning gitt av vedkommende lisensutstedende myndighet til et foretak, som gir foretaket tillatelse til å drive lufttrafikk som angitt i lisensen,
2. «vedkommende lisensutstedende myndighet» en myndighet i en medlemsstat som har fullmakt til å tildele, nekte, tilbakekalle eller midlertidig oppheve en lisens i henhold til kapittel II,
3. «foretak» enhver fysisk eller juridisk person, uansett om den har et økonomisk formål eller ikke, eller ethvert offentlig organ, uansett om det har selvstendig rettsevne eller ikke,
4. «lufttrafikk» en flyging eller en serie flyginger som transporterer passasjerer, frakt og/eller post mot vederlag,
5. «flyging» avgang fra en nærmere angitt lufthavn til en nærmere angitt bestemmelseslufthavn,
6. «lokal flyging» en flyging som ikke omfatter transport av passasjerer, post og/eller frakt mellom forskjellige lufthavner eller andre godkjente landingsplasser,
7. «lufthavn» ethvert område i en medlemsstat som er særlig tilpasset lufttrafikk,
8. «godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC)» et dokument utstedt til et foretak, som bekrefter at operatøren har den faglige dyktighet og den organisasjon som kreves

- for sikker drift av den virksomhet som er angitt i sertifikatet, som fastsatt i de relevante bestemmelser i fellesskapsregelverket eller nasjonal lovgivning, alt etter som,
9. «effektiv kontroll» et forhold som består i at rettigheter, kontrakter og andre midler, samlet eller enkeltvis og ut fra de rettslige og faktiske forhold i den aktuelle sak, gir mulighet til direkte eller indirekte å øve avgjørende innflytelse på et foretak, særlig ved
 - a) bruksrett til alle eller deler av foretakets aktiva,
 - b) rettigheter eller kontrakter som medfører en avgjørende innflytelse på sammensetningen av, stemmegivningen i eller beslutningene til et foretaks organer, eller som på annen måte medfører en avgjørende innflytelse på foretakets forretningsdrift,
 10. «luftfartsselskap» et foretak som har gyldig lisens eller tilsvarende,
 11. «luftfartsselskap i Fellesskapet» et luftfartsselskap som er tildelt gyldig lisens av vedkommende lisensutstedende myndighet i samsvar med kapittel II,
 12. «forretningsplan» en utførlig beskrivelse av luftfartsselskapets planlagte forretningsvirksomhet i det aktuelle tidsrom, særlig med hensyn til forventet markedsutvikling og investeringene som skal foretas, herunder de finansielle og økonomiske følger av denne virksomheten,
 13. «lufttrafikk innenfor Fellesskapet» lufttrafikk som finner sted innenfor Fellesskapet,
 14. «trafikkrettighet» retten til å drive lufttrafikk mellom to lufthavner i Fellesskapet,
 15. «setesalg» det salg av seter luftfartsselskapet, dets godkjente agent eller befrakter foretar direkte til offentligheten uten at andre tjenester, som innkvartering, er inkludert,
 16. «ruteflyging» en serie flyginger som har samtlige av følgende kjennetegn:
 - a) det på hver flyging er seter og/eller kapasitet til transport av frakt og/eller post for salg på individuell basis til offentligheten (enten direkte fra luftfartsselskapet eller fra dets godkjente agenter),
 - b) de gjennomføres for å betjene trafikk mellom de samme to eller flere lufthavner, enten
i henhold til en offentliggjort rutetabell, eller
ved flyginger som er så regelmessige eller hyppige at de åpenbart utgjør en systematisk serie flyginger,
 17. «kapasitet» det antall seter eller mengden av nyttelast som tilbys offentligheten på en ruteflyging i et bestemt tidsrom,
 18. «takster» de priser i euro eller nasjonal valuta som skal betales til luftfartsselskapene eller deres agenter eller billettselgere for lufttransport av passasjerer samt vilkårene som

gjelder for prisene, herunder vederlaget og vilkårene som tilbys agenter og andre mellomledd,

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

KAPITTEL II

LISENS

Artikkel 3

Lisens

1. Ingen foretak opprettet i Fellesskapet skal kunne utføre lufttransport av passasjerer, post og/eller frakt mot vederlag og/eller leie med mindre det er tildelt den nødvendige lisens. Et foretak som oppfyller kravene i dette kapittel skal ha rett til å få lisens.
2. Vedkommende lisensutstedende myndighet skal ikke tildele lisenser eller opprettholde lisensers gyldighet dersom noen av kravene i dette kapittel ikke er overholdt.

3. Uten ut dette berører annen gjeldende fellesskapsrett eller nasjonal eller internasjonal lovgivning, skal følgende kategorier lufttrafikk ikke være underlagt kravet om innehav av gyldig lisens:
- a) lufttrafikk gjennomført med ikke-motordrevet luftfartøy og/eller mikrolett motordrevet luftfartøy, og
 - b) lokale flyginger.

Artikkel 4

Vilkår for tildeling av lisens

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

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

Artikkel 5

Finansielle vilkår for tildeling av lisens

1. Vedkommende lisensutstedende myndighet skal nøye vurdere hvorvidt et foretak som søker om lisens for første gang, kan godtgjøre

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

1. Dersom det for utstedelse av en lisens kreves at de personer som faktisk og på et varig grunnlag leder foretakets virksomhet, framlegger bevis for god vandel eller for at deres bo ikke er tatt under konkursbehandling, skal vedkommende lisensutstedende myndighet når det gjelder medlemsstatenes statsborgere godta som tilstrekkelig bevis, at det framlegges dokumenter utstedt av vedkommende myndigheter i hjemstaten eller den medlemsstaten der personen har sitt faste bosted, som viser at kravene er oppfylt.

2. Dersom hjemstaten eller den medlemsstaten der personen har sitt faste bosted, ikke utsteder dokumentene nevnt i nr. 1, skal de erstattes av en erklæring under ed, eller i medlemsstater der edsavleggelse ikke anvendes, av en forsikring på ære og samvittighet som skal avgis for vedkommende retts- eller forvaltningsmyndighet, eventuelt for notarius publicus eller et godkjent bransjeorgan i hjemstaten eller den medlemsstaten der personen har sin faste bosted. Myndigheten, notarius publicus eller det godkjente bransjeorganet skal utstede et bevis som bekreftelse på denne eden eller forsikringen.
3. Vedkommende lisensutstedende myndigheter kan kreve at dokumentene og bekreftelsene nevnt i nr. 1 og 2 ikke er eldre enn tre måneder ved framleggelsen.

Artikkel 8

Lisensens gyldighet

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

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

2. Vedkommende lisensutstedende myndighet skal føre nøye kontroll med samsvar med kravene i dette kapittel. Det skal alltid vurdere samsvar med disse kravene i følgende tilfeller:
 - a) to år etter at en ny lisens er tildelt,
 - b) når et potensielt problem mistenkes, og
 - c) på anmodning fra Kommisjonen.

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

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

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

5. Et luftfartsselskap i Fellesskapet skal underrette vedkommende lisensutstedende myndighet
 - a) på forhånd om eventuelle planer om drift av en ny rute til et kontinent eller del av verden som det ikke tidligere har betjent, og om enhver annen vesentlig endring i omfanget av sin virksomhet, herunder men ikke begrenset til endringer av typen eller antallet luftfartøyer som benyttes,
 - b) på forhånd om eventuelle fusjoner eller oppkjøp det måtte ha til hensikt å gjennomføre, og
 - c) innen 14 dager om eventuelle endringer i eierskapet til enhver aksjepost som representerer 10 % eller mer av den samlede aksjekapitalen i EF-luftfartsselskapet eller dets morforetak eller det selskap som kontrollerer luftfartsselskapet i siste instans.
6. Dersom den lisensutstedende myndighet mener at endringene meddelt i samsvar med nr. 5 er av vesentlig betydning for EF-luftfartsselskapets økonomi, skal den i tillegg til de opplysninger som selskapet er pålagt å framlegge i henhold til nr. 4, be om å få framlagt en revidert forretningsplan som omfatter de varslede endringer og som minst dekker et tidsrom på tolv måneder regnet fra det tidspunkt planen iverksettes, samt opplysningene omhandlet i punkt 2 i vedlegg II.

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

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

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

Artikkel 9

Midlertidig opphevelse eller tilbakekalling av lisens

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

Basert på denne vurderingen kan myndigheten midlertidig oppheve eller tilbakekalle lisensen dersom den ikke lenger er 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 god vandel fastsatt i artikkel 7.

Artikkel 10

Vedtak om lisenser

1. Vedkommende lisensutstedende myndighet skal avgjøre en søknad på grunnlag av alle foreliggende opplysninger snarest mulig og senest tre måneder etter den dato da alle

nødvendige opplysninger er framlagt. Søkeren skal underrettes om vedtaket. Et avslag skal være grunnlagt.

2. Framgangsmåter for å tildele, midlertidig oppheve og tilbakekalle lisenser skal offentliggjøres av vedkommende lisensutstedende myndighet, som skal underrette Kommisjonen om dette.
3. Vedkommende lisensutstedende myndighets vedtak om å tildele, midlertidig oppheve eller tilbakekalle lisenser skal offentliggjøres i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 11

Forsikringskrav

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

Artikkel 12

Registrering

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

Artikkel 13

Leie

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

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

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

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

Artikkel 14

Retten til å bli hørt

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

KAPITTEL III

ADGANG TIL RUTER

Artikkel 15

Flyging innenfor Fellesskapet

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

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

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

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

4. I driften av lufttrafikk innenfor Fellesskapet skal EF-luftfartsselskapet ha tillatelse til å kombinere flyginger og inngå avtaler om felles rutenummer uten at dette berører Fellesskapets konkurranseregler for foretak.
Eventuelle begrensinger på EF-luftfartsselskapers adgang til å drive lufttrafikk innenfor Fellesskapet som måtte oppstå som følge av bilaterale avtaler mellom medlemsstater, oppheves herved.
5. Uten hensyn til bestemmelsene i bilaterale avtaler mellom medlemsstater og i samsvar med Fellesskapets konkurranseregler for foretak, skal de berørte medlemsstater tillate at luftfartsselskaper i Fellesskapet kombinerer flyginger og inngår avtaler om felles rutenummer med ethvert luftfartsselskap for flyginger til, fra eller via enhver lufthavn på deres territorium fra eller til ethvert sted i tredjestater.

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

Artikkel 16

Generelle prinsipper for forpliktelse til å yte offentlige tjenester

1. En medlemsstat kan etter samråd med de øvrige berørte medlemsstater og etter å ha underrettet Kommisjonen, de berørte lufthavner og luftfartsselskapene som driver ruten, pålegge en forpliktelse til å yte offentlige tjenester når det gjelder ruteflyginger mellom en lufthavn i Fellesskapet og en lufthavn som betjener en 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 minstilbud av ruteflyginger som tilfredsstillende fastsatte krav til kontinuitet, regelmessighet, prissettelse og minstekapasitet, som selskapene ikke ville påtatt seg om de bare skulle tatt hensyn til egne kommersielle interesser.

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

Kommisjonen skal offentliggjøre en kunngjøring i *Den europeiske unjons 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 unjons 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 anbuds konkurranse som dekker ulike ruter.
11. Forpliktelsen til å yte offentlige tjenester skal anses for å ha bortfalt dersom ingen ruteflyginger er foretatt i et tidsrom på tolv måneder på den ruten forpliktelsen gjelder for.
12. I tilfelle plutselig avbrudd i driften av ruten tildelt et luftfartsselskap i Fellesskapet i henhold til artikkel 17, kan den berørte medlemsstat i et hastetilfelle etter gjensidig avtale velge et annet EF-luftfartsselskap til å påta seg forpliktelsen til å yte offentlige tjenester i et tidsrom på inntil sju måneder, som ikke kan forlenges, på følgende vilkår:

- a) enhver betaling av godtgjørelse fra medlemsstaten skal foretas i samsvar med artikkel 17 nr. 8,
- b) det skal velges mellom luftfartsselskaper i Fellesskapet i samsvar med prinsippene om åpenhet og likebehandling,
- c) det skal utlyses en ny anbodsinnbydelse.

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

Artikkel 17

Framgangsmåte for offentlig anbudskonkurranse om forpliktelse til å yte offentlige tjenester

1. Den offentlige anbudskonkurransen som kreves i artikkel 16 nr. 10 skal gjennomføres i samsvar med framgangsmåten fastsatt i nr. 2–10 i denne artikkel.
2. Den berørte medlemsstat skal oversende den fullstendige teksten i anbodsinnbydelsen til Kommisjonen med unntak for de tilfeller der medlemsstaten i samsvar med artikkel 16 nr. 5 har offentliggjort forpliktelsen til å yte offentlig tjeneste i en kunngjøring i det nasjonale offisielle kunngjøringsbladet. I så tilfelle skal anbudskonkurransen også offentliggjøres i det nasjonale offentlige kunngjøringsbladet.
3. Anbodsinnbydelsen og den påfølgende avtalen skal blant annet dekke følgende:
 - a) krav i tilknytning til forpliktelsen til å yte offentlige tjenester,
 - b) regler for endring og heving av avtalen, særlig for å ta hensyn til uforutsette endringer,
 - c) avtalens gyldighetsperiode,
 - d) sanksjoner ved manglende oppfyllelse av avtalen,
 - e) objektive og klare parametere som skal danne grunnlaget for beregning av eventuelle godtgjørelser for gjennomføringen av forpliktelsen til å yte offentlige tjenester.
4. Kommisjonen skal kunngjøre anbodsinnbydelsen i *Den europeiske unions tidende*. Fristen for innlevering av tilbud skal tidligst være to måneder etter at kunngjøringen er offentliggjort. Dersom anbudskonkurransen gjelder en rute som allerede er forbeholdt ett luftfartsselskap i samsvar med artikkel 16 nr. 9, skal anbodsinnbydelsen offentliggjøres senest seks måneder før ny konsesjon starter, for å vurdere om det fortsatt er nødvendig å begrense adgangen til ruten.
5. Kunngjøringen skal inneholde følgende opplysninger:
 - a) de(n) berørte medlemsstat(er),
 - b) den berørte flyruten,
 - c) avtalens gyldighetsperiode,

- d) fullstendige opplysninger om hvor den berørte medlemsstaten har tilgjengeliggjort anbudsinnbydelsesteksten og eventuelle relevante opplysninger og/eller dokumentasjon vedrørende den offentlige anbuds konkurransen og forpliktelsen til å yte offentlige tjenester,
 - e) frist for innlevering av tilbud.
6. De(n) berørte medlemstat(er) skal på anmodning uten opphold og kostnadsfritt oversende alle relevante opplysninger og dokumenter til en part som er interessert i å delta i anbuds konkurransen.
 7. Utvelgelsen blant de innsendte tilbudene skal gjøres så snart som mulig, idet det tas hensyn til om tjenesten er tilfredsstillende, herunder de priser og vilkår som tilbys brukerne og kostnaden ved godtgjørelsen som eventuelt kreves av de(n) berørte medlemstat(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 anbuds konkurransen og utvelgelsen, og underretningen skal inneholde følgende opplysninger:
 - a) antallet anbydere og deres navn og selskapsinformasjon,
 - b) driftsrelaterte elementer i tilbudene,
 - c) den godtgjørelse som kreves i tilbudene,
 - d) navnet på den antatte anbyderen.
 10. Kommisjonen kan på anmodning fra en medlemstat 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 anbuds konkurransen 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 medlemstat eller av eget tiltak anmode medlemsstatene om, innen to måneder, å oversende

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

Artikkel 19

Fordeling av trafikk mellom lufthavner og utøvelse av trafikkrettigheter

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

KAPITTEL IV

BESTEMMELSER OM PRISFASTSETTELSE

Artikkel 22

Fri prisfastsettelse

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

Artikkel 23

Informasjon og likebehandling

1. Takster og rater for lufttransport som er tilgjengelig for offentligheten skal, når de tilbys eller offentliggjøres i noen form, herunder på Internett, innbefatte de vilkår som gjelder for flyginger fra en lufthavn på territoriet til en medlemsstat som omfattes av traktaten. Endelig pris som forbrukeren skal betale, skal alltid være oppgitt og skal innbefatte gjeldende takst eller rate for lufttransport samt alle gjeldende skatter, avgifter, tilleggsavgifter og gebyrer som er uunngåelige og som kan forutses på tidspunktet for offentliggjøringen. I tillegg til at endelig pris skal oppgis, skal minst følgende være angitt:
 - a) flytakst eller fraktrate,
 - b) skatter og avgifter,
 - c) lufthavnavgifter, og
 - d) andre avgifter, tilleggsavgifter eller gebyrer, som de som gjelder sikkerhet eller drivstoff,

dersom avgiftene i b), c) eller d) er lagt til flytaksten eller fraktraten. Valgfrie pristillegg skal formidles på en klar, åpen og entydig måte i begynnelsen av enhver bestillingsprosess, og kunden skal aktivt velge dem.

2. Uten at dette berører artikkel 16 nr. 1, skal det gis tilgang til takster og rater for lufttransport fra en lufthavn på territoriet til en medlemsstat som omfattes av traktaten, og som er tilgjengelig for offentligheten, uten forskjellsbehandling på grunnlag av kundens nasjonalitet eller bosted eller det sted luftfartsselskapets representant eller andre billettselgere er etablert i Fellesskapet.

Artikkel 24

Sanksjoner

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

KAPITTEL V

SLUTTBESTEMMELSER

Artikkel 25

Komité

1. Kommisjonen skal 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

Utgeve av:
Samferdselsdepartementet

Foto: Florø lufthavn, Avinor AS

Trykk: Service- og tryggingsorganisasjonen
til departementa 04/2026

