

Rettinger, suppleringer eller endringer i konkurransegrunnlaget

1.0 Spørsmål og svar

Spørsmål 1:

Kan vi be deg om å utdype om operatører med AOC utstedt utenfor Norge kan delta? Hvis det er tillatt, kan vi be deg om å beskrive forskjeller i prosedyrer som blir brukt for tilbydere utenfor Norge.

Svar:

Konkurransen er åpen for operatører i alle EU/EØS-land. AOC og andre dokumenter fra tilsynsmyndigheten eller andre relevante myndigheter fra disse landene er derfor tillatt. Det er heller ikke spesielle prosedyrer som brukes for operatører utenfor Norge utover det som gjelder ved etablering av kommersielle ruter i forskjellige EU/EØS-land. Informasjon om dokumentasjonen som skal leveres med tilbudet, finner en i konkurransegrunnlaget.

Spørsmål 2:

Ettersom BOO-EVE-ruten er spesielt avsidesliggende, kan vi be deg beskrive forholdene for driften av nærliggende ruter. Er det for eksempel tildelt enerett på EVE-TOS-ruten. Eller er det andre ruter som stammer fra EVE der det ikke er tildelt enerett?

Svar:

Den eneste andre vanlige FOT-ruten fra Harstad / Narvik (Evenes) er EVE – TOS. Kontrakten for denne ruten utløper 31. mars 2022. Det er også FOT-ruter fra de nærliggende lokale flyplassene Andenes, Leknes og Svolvær til/fra Bodø og Andenes til/fra Tromsø. Det er også normalt sett kommersielle ruter til/fra Oslo og Bergen fra Evenes. Rutene til/fra Oslo er midlertidig betjent med statlig støtte på grunn av Covid-19-utbruddet, bare norske operatører.

Spørsmål 3:

I tillegg til det forrige spørsmålet, kan vi vennligst be deg om å opplyse om er noen andre FOT-prosjekter i emning både relatert til regionen EVE, BOO, TOS eller i Sør-Norge?

Svar:

Ansvar for flyrutekjøp (FOT) vil bli overført til fylkesnivå når de eksisterende flyrutekontraktene utløper. Vi regner med at fylkene vil lyse ut en ny konkurranse høsten 2020 eller våren 2021 for rutene i Nord-Norge. Disse kontraktene utløper 31. mars 2022.

Kontraktene for rutene i Sør-Norge utløper 31. mars 2024. Vi regner med at fylkene vil offentliggjøre en ny konkurranse høsten 2022 eller våren 2023 for rutene i Sør-Norge.

Spørsmål 4:

Har flyplassene C-SRA eller SRA-områder på plass 24 timer i døgnet?

Svar:

Begge flyplassene har C-SRA 24 timer i døgnet.

Spørsmål 5:

Kan en hangar gjøres tilgjengelig på Evenes?

Svar:

Det er ingen hangar tilgjengelig på Harstad / Narvik (Evenes). Fly som skal overnatte parkeres ute.

Spørsmål 6:

Vil ground handling tjenester være tilgjengelige for andre operatører på EVE og BOO da vi forsto at den nåværende GH-leverandøren er koblet til en viss operatør som opererer på de aktuelle flyplassene.

Svar:

Den omtalte GH-leverandøren leverer ground handling tjenester for flere forskjellige operatører. Hvis tilbyderer ikke er i stand til å sikre en avtale med eksisterende GH-leverandører, har tilbyderer ansvaret for å finne en ny leverandør eller selv tilby disse tjenestene.

Spørsmål 7:

Til slutt ber jeg deg om å gi meg lenker og instruksjoner der innsending av dokumentene blir utført.

Svar:

Lenken til den norske nettsiden for konkurransen er:

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/innbydelse-til-konkurranse---drift-av-flyruten-evenes-bodo-i-perioden-1.-januar-2021--31.mars-2022/id2704915/>

Tilbudet skal leveres som papirdokumenter med elektronisk kopi på adressen,

Samferdselsdepartementet
P.O. Boks 8010 Dep
NO-0030 OSLO
Norge
Kontoradresse: Akersgt. 59, Oslo

Spørsmål 8:

Vi har til hensikt å benytte fiskale- og Avinor-avgifter som gjelder fra henholdsvis 1/11-20 når MVA går tilbake til 12%, G2 gjeninnføres og øvrige Avinor-avgifter er på samme nivå som før Covid-19. Vi legger også opp til at alle passasjeravhengige avgifter (G2, ZN og MVA) som skal belastes kunden skal ligge beregnet som en del av maksimalprisen, og dermed at selskapets nettoinntekt per passasjer er lavere enn 1461 kroner. Vi er opptatt av at tilbydere forholder seg til samme nivåer når kostnader og inntekter beregnes. Dette så ikke avgifter blir utslagsgivende for tilskuddsnivå. Kan Samferdselsdepartementet bekrefte at avgiftsnivåene som legges til grunn, samsvarer med vår tolkning?

Svar:

Dette er riktig. Tilbyderne skal legge til grunn skatte- og avgiftsnivået som gjelder ved tilbudsfristen 10. august 2020 og andre vedtak knyttet til skatter og avgifter som er kjent ved samme dato, men som trer i kraft før oppstart av ny avtaleperiode 1. januar 2021. Maksimaltaksten skal inkludere alle skatter og avgifter. Endringer i skatter og avgifter mellom tildeling av kontrakt og oppstart av ny kontraktsperiode vil i stedet gi grunnlag for reforhandling, jf. kontraktens punkt 9.2 i vedlegg 2.

Spørsmål 9:

Har Samferdselsdepartementet noen retningslinjer for hvordan man skal beregne passasjerinntekter med den usikkerheten som er i markedet nå? Trafikktallene i anbudsutlysningen er veiledende, men deler av bransjen antar at det kan ta flere år før trafikken kommer tilbake til 2019 – nivå. Kan anbudsavtalen reforhandles dersom veiledende trafikkvolum ikke oppnås?

Svar:

Samferdselsdepartementet understreker i vedlegg 5 at trafikkopplysningene bare er ment som rettledning og at tilbyderne selv har ansvaret for tilbudsbudsjettene. Dette inkluderer antagelser om passasjerinntekter og antall passasjerer. I dagens situasjon er det større usikkerhet knyttet til den framtidige trafikkutviklingen enn normalt og tilbyderne bør ta hensyn til denne risikoen i sine tilbud. Store etterspørselsavvik, som var vanskelig å forutse ved tidspunktet for tilbudslevering, kan gi grunnlag for reforhandling i tråd med kontraktens punkt 9.1 i vedlegg 2.

Spørsmål 10:

Kan Samferdselsdepartementet si noe om hvordan etterspørsel henger sammen med flytype og produkt? Det er vår erfaring at inntektene i stor grad svinger avhengig av tidtabell, pris, distribusjon, salg/markedsføring samt partnerskap og hva slags flymateriell man benytter. Hvordan sjekker Samferdselsdepartementet realismen i de inntektene som legges til grunn i anbudet?

Svar:

Departementet, med bistand fra Luftfartstilsynet som rådgiver for denne anskaffelsen, går gjennom alle delene av de innkomne tilbudene for å vurdere om oppdragsgiver har rett og/eller plikt til å avvise tilbud i tråd med reglene i forskrift av 12. august 2011 nr. 833 om lufttransportjenester i EØS (lufttransportforskriften). Forholdene ved tilbudene som vurderes med tanke på avvisning, fremgår av § 18, 20, 21 og 22 i lufttransportforskriften, jf. vedlegg 6 utlysningssdokumentet.

Spørsmål 11:

Trafikktallene i anbudsutlysningen er basert på 3 daglige avganger Bodø – Evenes og Evenes – Bodø (mandag til fredag) med 39 seters fly. I anbudet er krav til ruteføring (min) 2 daglige avganger (mandag til fredag). Vil SD gjøre anbyderne oppmerksom på at veiledende trafikk tall for 2018/2019 er basert på en større produksjon enn hva som ligger til grunn i anbudsutlysningen?

Svar:

På anmodning fra den tidligere operatøren av ruten Harstad/Narvik (Evenes) – Bodø vil Samferdselsdepartementet gjøre oppmerksom på at de veiledende trafikk tallene i konkurransegrunnlaget er basert på 3 daglige avganger i begge retninger, mens kravet i konkurransegrunnlaget er satt til minimum 2 daglige avganger i begge retninger.