

Rettinger, suppleringer eller endringer i konkurransegrunnlaget for Værøy–Bodø

Spørsmål og svar

Spørsmål 1:

Med henvisning til «Innbyding til konkurranse – Drift av regionale rutflygingar (helikopter) Værøy–Bodø v.v. 1. august 2024 – 31. oktober 2028» Vedlegg 2. Kontrakt om rutflygning pkt. 6.3 og 6.7.

I pkt. 6.3 heter det at «Dersom operatøren deltek i eit lovleg samarbeid med andre selskap om (...) gjennomgåande takstar, overgangstider for passasjerar eller gjennomgåande innsjekking av billetter og bagasje, pliktar operatøren å gjere det som er praktisk og rettsleg mogleg for å tilby liknande vilkår for passasjerar på ruter som er 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» (vår utheving).

I pkt. 6.7 heter det at «Operatøren skal tilby gjennomgåande reiser (billetter og bagasje) til naturlege vidare innanlands forbindelsar» (vår utheving).

1. Med bruken av ordet «dersom» om pkt. 6.3 og ordet «skal» i pkt. 6.7 kan dette fremstå som en selvmotsigelse i kontrakten. Kan Samferdselsdepartementet utdype hvordan disse to punktene skal forstås og sammenhengen mellom dem?

2. Forutsatt at det er (skal) krav om å tilby gjennomgående billetter jf. pkt 6.7 – kan Samferdselsdepartementet utdype hvilke innenlandske forbindelser som ansees som «naturlege» i denne sammenhengen?

3. Forutsatt at det er (skal) krav om å tilby gjennomgående billetter jf. pkt 6.7 – skal dette punktet forstås slik at det er en plikt for operatøren å inngå avtale med andre flyselskaper?

4. Forutsatt at det er krav om å inngå avtale med andre flyselskaper om gjennomgående billetter jf. pkt 6.7 – Konsekvensen av slikt samarbeid er at operatør må ha et booking- og billetteringssystem som samhandler med de store operatørenes billetteringssystem – der systemet Amadeus i praksis er enerådende. Videre må operatør leie innsjekkingssystemer samt bagasjetag-maskin fra Amadeus. Disse systemene er svært kostbare både i leie og å drifte. Kan Samferdselsdepartementet bekrefte at dette er intensjonen med klausulen?

Svar:

Ved en feil har punkt 6.7 kommet med i konkurransegrunnlaget for helikopterruten. Dette kravet er forbeholdt flyrutene. Det samme gjelder punkt 6.8 om at operatøren skal sørge for at barn over 5 år skal kunne reise alene på rutene. Samferdselsdepartementet ber tilbyderne på helikopterruten Værøy–Bodø se bort fra punktene 6.7 og 6.8 i vedlegg 2.

Spørsmål 2:

Hvordan stiller Samferdselsdepartementet seg til spørsmålet om virksomhetsoverdragelse av de ansatte ved et eventuelt operatørbytte i forbindelse med pågående anbudsprosess for Bodø–Værøy-ruten? De siste årene har det blitt avgjort av domstolene at luftambulansetjenesten er virksomhetsoverdragelse. I NAW SAR-anbudet på Svalbard var det krav i anbudet om virksomhetsoverdragelse av de ansatte.

Svar:

Yrkestransportloven § 8 og jernbaneloven § 8d har særskilte bestemmelser om virksomhetsoverdragelse ved skifte av yter av persontransport etter offentlig anskaffelse. Luftfartsloven har ikke en tilsvarende bestemmelse, og dette bygger på en bevisst vurdering av forskjeller mellom sektorene og særlig den spesielle praksisen med selskapsvise tariffavtaler i luftfarten.

Dommen fra Nord-Troms tingrett om Lufttransport FW og Babcock viser at bytte av yter av lufttransporttjenester etter offentlig anskaffelse kan bli regnet som virksomhetsoverdragelse etter arbeidsmiljøloven kapittel 16, selv om den aktuelle virksomheten hadde noen særlige trekk. Ut over dette har ikke Samferdselsdepartementet anledning til å uttale seg med bindende virkning om hva som er rett forståelse av reglene i arbeidsmiljøloven anvendt på et eventuelt bytte av transportør på Værøy-ruta, siden forvaltningen av regelverket ligger til domstolene.

Spørsmål 3:

Hvordan skal vi forstå kompensasjon for vederlagsjustering som følge av endringer i drivstoff (kontraktens punkt 9.4)?

- a) *Hva er definisjonen av «drivstoffkostnader»? Kun Jet a-1 eller også inkludert kvoter og leveringstillegg?*
- b) *Hva vil være deres «baseline» for å vurdere endringen? (Det som er lagt inn av operatøren i anbudet, spot på innleveringstidspunktet, forwardkurve eller noe annet?)*

Svar:

- a) Samferdselsdepartementet har her lagt til grunn at tilbyderne ser til markedsprisen for flydrivstoff, ekskludert kvoter og leveringstillegg, og gjør en egen vurdering av forventet prisutvikling.
- b) Utgangspunktet for vurderingen vil være forutsetningene lagt til grunn av operatør i tilbudet. I vurderingen av et eventuelt reforhandlingskrav i henhold til 9.4 vil oppdragsgiver vurderes om disse anses som rimelige.

Spørsmål 4:

Med de nye maksimaltakstene forventer vi at flere kunder vil kjøpe billetter for deretter å kansellere og refundere. Økning i no-show kan føre til at tomme stoler ikke blir besatt. Vi ønsker å vite hva slags handlingsrom det finnes på de fullt fleksible billettene. Skal billettene være fullt fleksible også etter avgangen slik som i dag (at kunden kan droppe å møte og deretter sende krav), frem til avgang eller finnes det også handlingsrom å sette dagen før som siste frist for kansellering av billetten?

Svar:

De fastsatte maksimalprisene gjelder for kategorien fullt fleksibel én vei. Oppdragsgiver har imidlertid ikke definert nærmere vilkårene for denne kategorien, men har lagt til grunn normal bransjestandard. Tilbyderne må selv anslå hvordan de nevnte forholdene vil kunne påvirke inntektene.

Spørsmål 5:

I de senere årene registrerer flyselskapene en strengere rettspraksis i forhold til EU-261. Det finnes nå nemndvedtak fra Norge som mener at flyselskapene også skal stå ansvarlig for forsinkelser og kanselleringer med bakgrunn i vær, ettersom dårlig vær er en vanlig del av vinterdrift i Norge, og det kan dermed ikke betraktes å være force majeure. Det finnes ikke noen dom på dette, og dermed er det foreløpig uklart hvordan flyselskapene skal tolke eller forholde seg til slike avgjørelser. Da EU-261 ble innført var ikke tekniske kanselleringer tolket å være omfattet av reguleringen, men rettspraksis har endret premisset i retning av at operatørene skal ha økt ansvar. For hver kansellering på FOT-rutene ligger det en snittkostnad på kompensasjon i henhold til EU-261 på ca 63 000–64 000 NOK. På FOT rutene ble ca. 2 % av alle avganger kansellert på grunn av vær i 2022, og dette utgjør ca 1300 kanselleringer, noe som kan gi en merkostnad på hele FOT-nettet på opp mot 83 MNOK i årlige økte kostnader. I tillegg kommer betydelige merkostnader knyttet til forsinkelser som følge av vær. Vil eventuell endring av rettspraksis knyttet til forsinkelser/kanselleringer som følge av vær kunne gi grunnlag for reforhandling av kontrakten?

Svar:

Mye kan sies om hvilket innhold passasjerrettighetene bør ha, og faktisk har. Departementet følger fortløpende med på de sakene som behandles av EU-domstolen. Etter hvert begynner det også å utvikle seg en praksis for norske domstoler. Praksisen viser at begrepet ekstraordinær omstendighet som kriterium for når operatøren er eller ikke er ansvarlig overfor passasjerene er relevant i svært mange ulike tilfeller, og at vurderingene ofte er utpreget konkrete og saksavhengige. Vi forstår at dette kan være utfordrende for en operatør som har behov for å beregne sin økonomiske risiko.

Samtidig er det liten tvil om at operatørene er vesentlig bedre egnet til å forstå og beregne denne risikoen enn staten. Blant annet derfor er det klare utgangspunktet i FOT-kontrakten at operatørene har risikoen for hvordan lover og regler, som regulerer innholdet i kontraktsrelasjoner de har til tredjepersoner (her passasjerene), er. Av samme grunn bør dette også være operatørens risiko i relasjon til staten som kontraktsmotpart. Dersom staten i realiteten overtok denne risikoen, vil operatørene på FOT-rutene få svekket sitt insentiv til å søke å klargjøre hvor den rettslige grensen går, å forklare overfor passasjerer, klagenemnd og domstoler hvorfor den konkrete saken faktisk utgjør et ekstraordinært forhold (som det i praksis ikke er mulig å forebygge konsekvensene av) og kanskje også å utvikle de operative prosedyrene ytterligere – slik at vær enda sjeldnere påvirker trafikkavviklingen. Et slik svekket insentiv er ikke heldig.

Dersom operatørene ønsker større klarhet, bør det i stedet arbeides for å klargjøre rettsreglenes innhold, blant annet gjennom regelverksarbeid som presiserer forordning (EF)

nr. 261/2004. Hvis operatørene mener at Samferdselsdepartementet bør engasjere seg i hva som er rett forståelse av forordningen, eller hvilket innhold forordningen bør gis på dette punktet ved en fremtidig revisjon, så ber vi om å få beskjed om det.

Spørsmål 6:

Med referanse til «PROSEDYREREGLER FOR FLYRUTEKJØP» anbudsdokumentene pkt. 6 Krav til tilbudet, herunder pkt. 6.2 Tilbudsfrist.

Vi har registrert oss hos Samferdselsdepartementet og har fått tilsendt anbudsdokumentene for dette oppdraget (helikopterruten Værøy–Bodø).

(...)

Vi søker om utvidet frist for levering av tilbud til 4. juli 2023 kl.16:00. Vi håper denne utsettelsen kan innvilges.

Med henvisning til pkt. 8. Avgjørelse av konkurransen, herunder pkt. 8.3 Avgjørelse om tildeling av kontrakt. Kan Oppdragsgiver antyde når slik avgjørelse vil bli tatt?

Svar:

Anmodningen etterkommes og tilbudsfristen i konkurransen for drift av regionale ruteflygingar (helikopter) Værøy–Bodø v.v. 1. august 2024 – 31. oktober 2028 utvides og settes til 4. juli 2023 kl. 16:00. Tilbudsfristen for drift av regional ruteflygingar i Noreg 1. april 2024 – 31. oktober 2027/2028 (flyrutekonkurransene) forblir uendret.

Tildelingstidspunktet avhenger av en rekke forhold og departementet kan, på nåværende tidspunkt, ikke si noe nærmere enn at vi tar sikte på tildeling og inngåelse av kontrakter i løpet av høsten.

Spørsmål 7:

Med referanse til konkurransen om «Drift av regionale ruteflyginger (helikopter) Værøy - Bodø v.v. 1. august 2024 - 31. oktober 2028», herunder anbudsdokumentenes pkt. 2.3.2 Tilleggsopplysninger- har vi følgende avklaringsspørsmål til Oppdragsgiver:

Vi er kjent med at det i nåværende kontrakt er et reservehelikopter av typen AW139- kan Oppdragsgiver redegjøre for om dette aktuelle helikopteret tilfredsstiller kravene i de nåværende anbudsdokumentenes pkt. 6.5.1.2?

I så fall kan dette helikopteret benyttes som reservehelikopter i tilbudet for perioden 1. august 2024 - 31. oktober 2028?

Svar:

Det er opp til tilbyderne å vurdere og dokumentere at de, og helikopteret de ønsker å benytte, oppfyller alle krav i konkurransedokumentene og forpliktelsene i kontrakten, inkludert eventuelle reserveløsninger for å sikre kontinuitet og regularitet i rutedriften. For

eventuelle nærmere spørsmål om de tekniske og operative krav, kan Luftfartstilsynet kontaktes, jf. konkurransegrunnlagets punkt 4.2.

Spørsmål 8:

Kan departementet bekrefte at det blir innblandingskrav om 2% bærekraftig drivstoff fra 2024, og at dette også vil gjelde på FOT rutene?

Svar:

Stortinget har i behandlingen av revidert nasjonalt nasjonalbudsjett, jf. Innst. 490 S (2022-2023), fattet blant annet følgende vedtak: «Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å øke omsetningskravet for biodrivstoff i luftfarten til 2 pst. med ikrafttredelse fra 1. januar 2024. Samtidig skal det i statsbudsjettet for 2024 varsles fremtidig opptrapping.»

Tilbyderne kan derfor å legge til grunn en økning i innblandingskravet i tråd med føringene fra Stortinget. Dette vil også gjelde FOT-rutene, etter samme prinsipp som det nåværende innblandingskravet.

Spørsmål 9:

Vi viser til anbudsutlysningens pkt 11.4 der det fremgår at dersom myndighetene stenger en lufthavn med mindre enn et års varsel skal operatøren stilles i samme økonomiske situasjon som om driften hadde blitt videreført. Gjelder dette også i de tilfeller der en flyplass blir stengt i noen uker for planlagt vedlikehold?

Svar:

Kontraktspunkt 11.4 er utformet med tanke på en nedleggelse eller varig stengning av en lufthavn med en etterfølgende avvikling av kontraktsforholdet med FOT-operatøren. Vi anser derfor ikke dette kontraktspunktet som relevant ved midlertidig stengning.