

Rettinger, suppleringer eller endringer i konkurransegrunnlaget

Spørsmål og svar

Spørsmål 1:

Ifølge klimakvoteforskriften skal FOT-ruter som har tilbudt kapasitet under 50 000 seter i året unntas fra kvoteplikt. CO₂-avgiften for kvotepliktig luftfart er avviklet, men flyruter som ikke er kvotepliktige skal i stedet betale en særnorsk CO₂-avgift som for tiden utgjør NOK 4,18 pr liter.

- Kan Samferdselsdepartementet avklare om setekravet på 50 000 seter gjelder hver vei eller samlet for begge veier?
- Skal anbyder benytte gjeldende sats for CO₂-avgift i anbudskalkylen, og vil i så fall fremtidige endringer gi grunnlag for reforhandling?

Svar:

Samferdselsdepartementet har drøftet problemstillingen med Miljødirektoratet, som er ansvarlig myndighet i Norge for EUs klimakvotesystem (EU ETS). Hvilke aktiviteter i norsk luftfart som er omfattet av EU ETS, samt unntakene følger av forskrift om kvoteplikt og handel med kvoter for utslipp av klimagasser (klimakvoteforskriften), se § 1-4.

Miljødirektoratet viser til at de praktiserer sin tolkning av klimakvoteforskriften § 1-4 andre ledd bokstav i) som at en «rute» er A til B og at B til A er en annen rute. Av dette følger at FOT-ruter der tilbudt kapasitet én vei ikke overstiger 50 000 seter per år, unntas kvoteplikt.

På bakgrunn av Miljødirektoratets praktisering av kvoteregulverket ber vi derfor om at det i tilbud på ruter der tilbudte seter per år anslås til under 50 000 én vei, innkalkuleres CO₂-avgift for innenriks luftfart. Denne avgiften utgjør p.t. 4,18 kroner per liter i 2026, og gjeldende sats kan legges til grunn i tilbudene. Departementet legger til grunn at endringer i CO₂-avgiften i avtaleperioden kan gi grunnlag for reforhandling, både for oppdragsgiver og operatører, i henhold til punkt 9.2 i vedlegg 2 (kontrakten) i konkurransegrunnlaget.

Spørsmål 2:

I anbudsdokumentets punkt 6.5.2 (side 19) angis det at avregningen for den første drivstoffjusteringen skal skje mot «vederlag til utbetaling i desember 2027». Gitt departementets tidligere avklaring om at tilskuddet utbetales forskuddsvis den 15. i inneværende produksjonsmåned (som for november-produksjonen vil være 15. november 2027), ber vi om en bekreftelse på om den nevnte avregningen for drivstoffjusteringen skal gjøres mot denne første reelle kompensasjonsutbetalingen i november 2027.

Svar:

SSB har indikert at tallgrunnlaget til delindeks for drivstoff kan være klart i november 2027. Departementet tar derfor sikte på at justeringen som er omtalt under punkt 6.5.2 kan inngå i utbetalingen av vederlaget for første driftsmåned i neste avtaleperiode. Utbetalingen finner sted 15. november 2027 i henhold til punkt 7.7. i kontrakten. Dersom dette ikke lar seg gjøre, vil eventuelt utestående inkluderes i utbetalingen i desember 2027.

Spørsmål 3:

I anbudets punkt 6.5.2 står det at «Drivstoffkostnader justerast og i tråd med delindeks for flydrivstoff for perioden frå 1. oktober 2026 til og med september 2027.» Teksten spesifiserer ikke hvordan endringen i perioden skal beregnes. For å unngå enhver tvil ber vi departementet bekrefte hvilke av følgende to metoder som er korrekt:

- Alternativ A (Dato-til-dato): Er justeringen basert på den prosentvise endringen mellom indeksen på startdatoen (1. oktober 2026) og indeksen på sluttdatoen (30. september 2027)?
- Alternativ B (Gjennomsnitt): Er justeringen basert på den prosentvise endringen mellom indeksen på startdatoen (1. oktober 2026) og den gjennomsnittlige indeksen for hele perioden (1. oktober 2026 – 30. september 2027)?
- Eventuell annen beregning

Vi ber også om at metoden for den påfølgende årlige justeringen avklares på samme måte.

Svar:

Spørsmålet er drøftet med SSB som opplyser at delindeksen for drivstoff beregnes etter et prinsipp som i hovedsak tilsvarer alternativ A, det vil si som endringen mellom to perioder.

SSB innhenter månedlige priser for drivstofftypene JET A-1 og jetparafin. For hver drivstofftype innhentes én pris fra ett foretak, altså fra totalt to ulike foretak. SSB har bekreftet med oppgavegiverne at de rapporterte prisene gjelder den 15. i hver måned.

Delindeksen for drivstoff beregnes på grunnlag av disse prisene. Det endelige indekstallet for hver måned beregnes som et enkelt gjennomsnitt av prisene for Jet A-1 og jetparafin. For den første måleperioden 1. oktober 2026 til 30. september 2027 vil målepunktene være 15. september 2026 og 15. september 2027.

Spørsmål 4:

Observasjon av delindeks for flydrivstoff. Mekanismen baserer seg på et ikke-offentlig «spesialuttrekk for førstegangsomsetning av flydrivstoff innanlands» fra SSB. Siden tilbyderne ikke har tilgang til denne spesifikke delindeksen, er det ikke mulig for oss å gjøre en kvalifisert vurdering av prisrisikoen i våre kalkyler.

For å muliggjøre en forsvarlig prising av tilbudet, ber vi departementet om å:

- a) Opplyse om en offentlig tilgjengelig referanseindeks (f.eks. en spesifikk Platts-notering) som kan anses som en valid proxy for den nevnte delindeksen.
- b) Klargjøre hvilken frekvens (månedlig, ukentlig, eksakte datoer) denne indeksen er basert på.

Svar:

Verken Samferdselsdepartementet eller SSB har tilgang til historiske tall fra Platts-noteringer. Departementet kan derfor ikke peke på en bestemt offentlig tilgjengelig notering som en representativ referanse for delindeksen. Se for øvrig svar på spørsmål 3.

Spørsmål 5:

I punkt 6.5.1.2 står det: «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)»

Kan vi legge til grunn at SD vil godkjenne felles tilbud fra to eller flere driftsselskap med AOC og solidaransvar?

Vil SD også godkjenne et eventuelt tilbud fra ett selskap med et annet som underleverandør, nærmere bestemt for distribusjon av billetter?

Svar:

Dersom en tilbyder planlegger å benytte en annen operatør for gjennomføring av flygingene enn f.eks. det markedsførende selskapet, enten internt i selskapet eller med en annen operatør, må begge selskaper signere tilbudet og kontrakten ved ev. tildeling. Alle tilbydere 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, jf. prosedyrereglene for flyrutekjøp punkt 3.1.1. Dette innebærer at det inngis et felles tilbud og vil ikke utgjøre en avtale/løsning som omfattes av bestemmelsen som begrenser wet lease, jf. kontraktens punkt 5.14.

Det er alltid operatøren som inngir tilbud, enten alene eller sammen med andre, som må vurdere om, og godtgjøre at de oppfyller kravene som er oppstilt i kontrakten og konkurransegrunnlaget. Oppfyllelse kan skje ved bruk av underleverandører, men inngivelse av felles tilbud vil være sikrest.

Spørsmål 6:

Vi viser til anbudsdokumentets punkt 5 ("Klima og miljø", s. 15), hvor det står at "Samferdselsdepartementet ber tilbyderane merke seg regjeringas ambisjonar om å innlemme ReFuelEU Aviation i norsk rett, med ikraftsetjing frå 2027.

Bærekraftig drivstoff (SAF) svinger mye i pris og kan koste 3-5 ganger mer enn fossilt drivstoff. I løpet av anbudsperioden kan det bli en kraftig opptopping av innblandingskrav fra 2% i dag til 6% i 2030, jmf ReFuelEU Aviation.

For å kunne levere et presist og langsiktig tilbud, ber vi departementet avklare følgende:

Hvilket regulatorisk scenario for SAF-innblanding skal legges til grunn i tilbudskalkylen for kontraktsperioden?

a) Skal vi prise inn de eskalerende innblandingskravene som følger av ReFuelEU Aviation (dvs. 2 % frem til 2030, og 6 % fra 2030)?

b) Eller skal vi legge til grunn dagens norske omsetningskrav for hele perioden, og forutsette at eventuelle økte kostnader som følge av fremtidig innføring av ReFuelEU håndteres gjennom kontraktens reforhandlingsklausuler (punkt 9.1)?

Svar:

Vi gjør oppmerksom på at etter publiseringen av konkurransen har SD i pressemelding av 10. august 2026 varslet at ikrafttreddelsen av ReFuelEU Aviation vil skje tidligst 1. januar 2028. Departementet ber tilbyderne legge dette tidspunktet til grunn for implementeringen i

norsk rett i utformingen av sine tilbud. I mellomtiden legger regjeringen opp til å speile omsetningskravet i ReFuelEU Aviation frem til forordningen trer i kraft. Dette innebærer at omsetningskravet er på 2 prosent til og med 2029 og på 6 prosent fra 2030.

For øvrig gjør vi også oppmerksom på at det fra 2030 innføres et delkrav til syntetisk drivstoff. Dagens nasjonale omsetningskrav for luftfarten gjelder for alle lufthavner, mens omsetningskravet i ReFuelEU Aviation gjelder for unionslufthavnene.

Spørsmål 7:

Vil myndighetene akseptere rutespesifikke fritak fra 90 %-tankingsregelen for FOT-rutene til/fra OSL og BGO, basert på kortbanenettets særegne operasjonelle karakter? Dersom slike fritak *ikke* innvilges, hvordan vil departementet kompensere for de operasjonelle ulempene og eventuelt tapte inntekter som følge av påtvunget drivstoffvekt som kan påvirke payload? Vi imøteser departementets skriftlige avklaringer på disse punktene, da svarene kan ha innvirkning på risikovurderingen og prisingen av anbudene. Ta gjerne kontakt dersom det er behov for utdypende detaljer eller et avklaringsmøte om de operasjonelle problemstillingene vi reiser her.

Svar:

Regelverket åpner ikke for et generelt eller automatisk rutespesifikt fritak fra 90 prosentkravet. Det finnes imidlertid mekanismer som kan ivareta særlige operasjonelle behov. Etter artikkel 5 nr. 2 kan en luftfartøyoperatør komme under terskelen på 90 prosent når dette er nødvendig for å overholde gjeldende regler om drivstoffsikkerhet. I slike tilfeller må operatøren kunne begrunne hvorfor kravet ikke er oppfylt. Veiledningen nevner blant annet ugunstige værforhold, drivstoffmangel, forsinkelser i lufttrafikkjenesten, sannsynlighet for omruting, sikkerhetshensyn og naturhendelser som relevante forhold.

Ved flyginger til og fra FOT-lufthavner kan det også oppstå operative situasjoner hvor det er nødvendig eller hensiktsmessig å ta mindre drivstoff på unionlufthavner, som OSL eller BGO, blant annet for å ivareta nyttelast knyttet til passasjerer og bagasje, værforhold eller flyginger med flere mellomlandinger. Slike situasjoner må vurderes konkret opp mot mulighetene for unntak og begrunnelse for avvik etter regelverket og tilhørende veiledning. Det kan derfor ikke på forhånd legges til grunn at flyging til/fra unionlufthavner til FOT-lufthavner generelt vil kunne unntas fra 90 %-kravet.

Regelverket åpner i tillegg for at operatøren kan søke luftfartsmyndigheten om unntak dersom det foreligger særlige grunner. Manglende eller utilstrekkelig drivstoffinfrastruktur ved en lufthavn kan etter omstendighetene være relevant, men dette må vurderes konkret i det enkelte tilfellet.

Det bemerkes også at både begrunnelser for å komme under 90 prosent-terskelen og vedtak om unntak skal notifiseres til EASA. Kommisjonen kan etter artikkel 5 nr. 9 ved implementeringsforordning kreve at den kompetente myndigheten opphever et innvilget unntak.

I utlysningen er det ikke laget mekanismer for å hensynta forhold knyttet til 90 %-kravet.

Spørsmål 8:

Anbudene inneholder en egen prisjusteringsmekanisme for drivstoffkostnader basert på månedlige noteringer av standard fossilt Jet A-1. Siden drivstoffleverandørene i Norge etter alt å dømme vil rulle ut SAF-merkostnadene som et flatt påslag på den lokale pumpeprisen på samtlige lufthavner, vil den reelle pumpeprisen vi betaler avvike vesentlig fra den internasjonale fossilindeksen.

- Vil departementet tilpasse justeringsmekanismen for drivstoff slik at den tar hensyn til de faktiske, lokale prisene i Norge inkludert regulatoriske SAF-påslag, fremfor å kun justere mot en ren internasjonal fossilindeks?
- Dersom indeksjusteringen beholdes uendret mot ren fossilt Jet A-1, hvordan ser departementet for seg at operatørene skal sikres kompensasjon for den særskilte prisrisikoen knyttet til SAF-innblandingskravene i Norge?

Svar:

SD har vært i dialog med SSB som bekrefter at SAF ikke inngår i de rapporterte prisene til delindeksen for flydrivstoff som skal benyttes i reguleringen av kompensasjon. Tilbyderne må selv vurdere den gjenværende prisrisikoen for ev. merkostnader knyttet til SAF i utformingen i sine tilbud.

Spørsmål 9:

I utlysningens pkt 6.5.2 står det at *“Drivstoffkostnader justerast og i tråd med delindeks for flydrivstoff for perioden frå 1. oktober 2026 til og med september 2027. Beløpet avreknast mot vederlag til utbetaling i desember 2027.”*

På den annen side fremkommer det i suppleringer og endringer i konkurransegrunnlaget at *«endelig grunnlag for første justering av kompensasjonen i tråd med indeksen vil ikke foreligge før desember 2028. Etterberegning for november og desember utbetales dermed 15. januar 2029.»*

Betyr dette at operatøren må bære den fulle risikoen for endringer i drivstoffpris fra innlevering av anbud til 01.nov 2028?

Svar:

Nei, kompensasjon for første driftsår vil justeres i tråd delindeks for flydrivstoff for perioden fra 1. oktober 2026 til og med september 2027. Denne justeringen vil gjelde fra avtaleoppstart 1. november 2027 med etterberegning så snart som praktisk mulig, trolig i forbindelse med utbetalingene av kompensasjon i november/desember 2027.

Første fulle justering av kompensasjonsbeløpene med utgangspunkt i den samlede kostnadsindeksen for regional luftfart vil skje fra om med driftsåret med oppstart 1. november 2028. Etterberegning for november og desember 2028 vil da, som beskrevet under kulepunkt 1 under suppleringer til konkurransegrunnlaget, utbetales 15. januar 2029.

Grunnlag for vederlagsjustering	Måleperiode	Forventet utbetalingstidspunkt
Delindeks flydrivstoff	1.10.26-30.9.27	15.12.27
Kostnadsindeks*	30.9.27-30.9.28	15.1.29
Kostnadsindeks*	30.9.28-30.9.29	15.1.30
Kostnadsindeks*	30.9.29-30.9.30	15.1.31

*Kostnadsindeksen er sammensatt av delindekser utarbeidet av Statistisk sentralbyrå (SSB) jf punkt 7.1 i kontrakten. Delindeksene består av spesialuttrekk fra arbeidskraftkostnadsindeksen, produsentprisindeksen (næringskode 33.1), spesialuttrekk for førstegangsomsetning av flydrivstoff innenlands og KPI-JE. Justeringen av drivstoffkostnader for perioden 1. oktober 2026 til 30. september 2027 bygger i sin helhet på spesialuttrekk for førstegangsomsetning av flydrivstoff. Denne indeksens startpunkt (15. september 2026=100) bygger på priser etter metodikken beskrevet under svaret på spørsmål 3).

Suppleringer til konkurransegrunnlaget, jf punkt 2.3.3 i «Prosedyreregler for flyrutekjøp»

- Samferdselsdepartementet viser til punkt 6.5.2 under «Prosedyreregler for flyrutekjøp» i konkurransegrunnlaget. Her går det frem at kompensasjonsbeløpet i tilbudsbudsjettet skal justeres i tråd med tolv måneders endringen i kostnadsindeksen for regional luftfart per september samme år. Indeksen fastsettes av Samferdselsdepartementet basert på data fra Statistisk sentralbyrå. Endelig grunnlag for første justering av kompensasjonen i tråd med indeksen vil ikke foreligge før desember 2028. Etterberegning for november og desember utbetales dermed 15. januar 2029.
- Under punkt 6.5.2 går det frem at drivstoffkostnader justeres i tråd med delindeks for flydrivstoff for perioden fra 1. oktober 2026 til og med september 2027. Delindeksen består av priser den 15. hver måned rapportert til SSB for drivstofftypene JET A-1 og jetparafin jf. svar på spørsmål 3). Vedlagt følger indeksserie for drivstofftypene som tilbydere kan vurdere å benytte til drivstoffkomponenten av tilbudet. SSB kan ikke offentliggjøre priser jf. konfidensialitetsbestemmelsen i statistikkloven § 7. Hensikten med å legge frem indeksserien er å gi tilbyderne et best mulig grunnlag til å estimere drivstoffpriser og utgifter i tilbudsdokumentene.
- Det går frem av kontraktens punkt 7.5 at dersom tallet på antall kanselleringer, av grunner som operatøren kunne ha unngått ved å treffe alle rimelige tiltak, overstiger 1,5 prosent av det oppsatte antallet flyginger i ruteprogrammet, får ikke operatøren kompensasjonen for de kanselleringen som overstiger 1,5 prosent. Samferdselsdepartementet gjør oppmerksom på at bestemmelsen gjelder for hvert enkelt ruteområde (1–10), og ikke én kontrakt med flere ruteområder.

Delindeks - Drivstoff	
Periode	Drivstoff (september 2026 = 100)
jan.22	54,9708864
feb.22	61,6600504
mar.22	69,0745407
apr.22	83,1502174
mai.22	88,9292496
jun.22	102,133973
jul.22	96,2841053
aug.22	89,2404815
sep.22	84,3336033
okt.22	91,50986
nov.22	92,083995
des.22	82,5676807
jan.23	80,0424692
feb.23	81,7459395
mar.23	73,6929982
apr.23	70,6333826
mai.23	66,1335263
jun.23	65,1578594
jul.23	66,3887985
aug.23	79,9001104
sep.23	91,0145215
okt.23	94,1175797
nov.23	89,8718553
des.23	76,9820432
jan.24	74,6503035
feb.24	77,3107773
mar.24	76,7337483
apr.24	78,710605
mai.24	75,4286249
jun.24	71,9888236
jul.24	73,5945359
aug.24	72,4665913
sep.24	64,6197171
okt.24	63,920455
nov.24	65,594974
des.24	67,1673569
jan.25	69,6749895
feb.25	70,7600577
mar.25	66,4523921
apr.25	62,4100218
mai.25	59,8557139
jun.25	58,9613561

jul.25	61,8197494
aug.25	60,5864071
sep.25	59,8641365
okt.25	59,7903243
nov.25	63,6064181
des.25	61,780725
jan.26	60,9247722
feb.26	60,5475955
mar.26	91,7842412
apr.26	120,25007
mai.26	113,779718
jun.26	102,253677
jul.26	76,7475396
aug.26	96,9377658
sep.26	100