

Konkurranse om leveranse av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes

TIL: Alle som har meldt sin interesse på Doffin i konkurransen for leveranse av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes tur–retur.

FRA: Samferdselsdepartementet

VÅR REF: 17/1791

DATO: 22. desember 2017

Samferdselsdepartementet besvarer i dette notatet spørsmål som blir stilt til konkurransen om leveranse av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes. Notatet blir løpende oppdatert og vil inneholde alle spørsmål som blir stilt fram til tilbudsfristen og tilhørende svar på spørsmålene. Spørsmål og svar som tidligere er besvart og publisert i Doffin er merket med blå tekst.

I tillegg vil Samferdselsdepartementets eventuelle supplerende opplysninger eller endringer til konkurransegrunnlaget bli tatt inn i herværende notat.

Mottatte spørsmål og svar konkurransegrunnlaget

Spørsmål 1:

Vil de eksisterende fartøyene som benyttes på kystruten bli gjort tilgjengelig for en ny operatør?

Svar:

Hurtigruten AS eier eller leier fartøyene som benyttes i dag. Leverandører på kystruten har selv ansvaret for å anskaffe fartøy.

Spørsmål 2:

Kapittel 13 i utkastet til kontrakten viser til at partene kan kreve vederlagsjustering ved endringer i myndighetsfastsatte vilkår som NOx-fondet og tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs. Innebærer dette at vederlaget kan bli justert dersom en leverandør mottar støtte fra NOx-fondet?

Svar:

Bestemmelsen er knyttet til innretningen av ordningene. Dersom ordningene endres etter kontrakten er inngått, og endringen er av en slik karakter at mulighetene til å motta tilskudd endres eller bortfaller, kan vederlaget justeres. En vederlagsjustering skal da være i samsvar med endringer leverandørens driftskostnader for det statlige kjøpet som følge av endringer i ordningen. Vederlaget justeres ikke dersom en leverandør mottar støtte fra NOx-fondet eller dersom NOx-fondet avslår en søknad om tiltakstilskudd.

Spørsmål 3:

Kan departementet legge ut mer detaljert statistikk om distansereisende?

Svar:

Departementet undersøker saken og vurderer om det vil legges ut ytterligere statistikk.

Departementet har innhentet månedlig statistikk over distansereisende fra havn til havn for 2015, 2016 og t.o.m. juni 2017. Vi oppfordrer alle potensielle tilbydere å sende en e-post til oppdragsgiver dersom slike opplysninger ønskes tilsendt i xls-format. E-post merkes saksnr. 17/1791 i emnefeltet og sendes til sis@sd.dep.no eller tri@sd.dep.no med kopi til postmottak@sd.dep.no.

Spørsmål 4:

Det bes om at departementet oppgir snitt salgpris per køye per mnd. for perioden 2013-2016 og hittil i 2017.

Svar:

Det er ikke fastsatt maksimaltakster for køye i gjeldende avtale. Rapporteringsinstruksen for avtaleperioden omfatter heller ikke innhenting av slik informasjon. Ettersom køyepriser ikke er regulert i dagens avtale, er dette å anse som et kommersielt anliggende. Departementet har derfor ikke anledning til å legge ut informasjon om snitt salgpris.

Spørsmål 5:

Det bes om at departementet oppgir maksimaltakstregulativ for perioden 2013-2016 og at maksimaltakstregulativet for 2017 gjøres tilgjengelig i xls-format

Svar:

Maksimaltakstregulativet for 2017 er lagt ut i xls-format i Doffin i eget vedlegg som tilleggsopplysning 1.

Utgangspunktet for takstregulativet for gjeldende avtale finnes i pdf-format i eget vedlegg som tilleggsopplysning 2. Regulativet viser priser per 1. oktober 2004 og prisjusteres etter konsumprisindeksen.

Maksimaltakstregulativet for den kommende avtalen er beregnet med utgangspunkt i takstregulativet per 1. oktober 2004, tillagt prisutvikling etter konsumprisindeksen for perioden oktober 2004 – mai 2017 (29,3 %).

Spørsmål 6:

Det bes om at departementet oppgir prisregulativ for gods for perioden 2013-2017

Svar:

Gjeldende avtale omfatter ikke bestemmelser om prisregulativ for godstransport.

Spørsmål 7:

Departementet henviser til ruteplanen som benyttes av dagens operatør, og beskriver at ruteplanen også kan bli endret før oppstart. Den ruteplanen som skal legges til grunn for beregning av anbudet bes lagt inn i konkurransegrunnlaget. Dette er særlig viktig dersom det ikke legges inn reguleringsklausuler som justerer vederlag samt miljøkrav ved ruteendringer.

Svar:

I den gjeldende kontrakten mellom departementet og Hurtigruten AS er det en bestemmelse om at departementet skal godkjenne eventuelle endringer i ruteplanen.

Skulle Hurtigruten AS ønske å endre ruteplanen i eksisterende kontrakt, er det naturlig at departementet innhenter synspunkter fra kontraktsparten(e) departementet inngår kontrakt med for perioden 2020/2021 og 10 år frem, før departementet godkjenner endringen.

Den gjeldende ruteplanen for vår, sommer, høst og vinter er utgangspunktet for kontrakt om sjøtransporttjenester på kystruten Bergen–Kirkenes. Gjeldende ruteplan finnes [her](#). Departementet minner for ordens skyld om at havnene Geiranger, Hjørundfjorden og Trollfjorden ikke utgjør en del av det statlige oppdraget.

Departementet viser til Vedlegg 6, kapittel 1 Ruteplan. Her fremgår det at den gjeldende ruteplanen danner utgangspunktet for konkurransen. Dersom en tilbyder ønsker endringer i den gjeldende ruteplanen, må forslag til en ny ruteplan beskrives som et eventuelt forbehold og prissettes i tilbudet. Eventuelle forbehold vil bli tema i forhandlingene med tilbyderne og det vil måtte foretas en høring av forslaget hos de aktuelle fylkeskommunene før departementets eventuelle godkjenning. Se nærmere om beskrivelse av forbehold i utkast til kontrakt bilag B kapittel 1.

Spørsmål 8:

Hvordan skal ønsker om endringer i ruteplanen som det ikke er enighet om mellom leverandørene håndteres?

Svar:

Departementet skal godkjenne ruteplanen før den iverksettes. Dersom leverandørene ikke er enige om ruteplanen, vil i utgangspunktet gjeldende ruteplan videreføres. Departementet har eventuelt også anledning til å fastsette en ruteplan som det ikke er enighet om.

Spørsmål 9:

Hvordan justeres vederlaget og tillatte klima- og miljøutslipp for eventuelle endringer i ruteplanen?

Svar:

Departementet legger til grunn at tillatte maksimale CO₂-utslipp ligger fast per pakke. Dersom en leverandør ønsker en endring i ruteplanen som gir behov for økt seilingshastighet eller flere anløp, må leverandøren selv sørge for at endringen kan gjennomføres innenfor de tillatte maksimale utslippene. Leverandøren(e) må derfor ta hensyn til utslippskravet når det foreslås endringer i ruteplanen, og vederlaget justeres i utgangspunktet ikke ved justeringer i

ruteplanen. Vederlaget justeres heller ikke dersom leverandøren(e) kommer frem til en justering av ruteplanen som innebærer at tjenesten utføres med lavere utslipp.

Spørsmål 10:

Det oppgis i konkurransegrunnlagets vedlegg 8 utkast til kontrakt bilag E kapittel 1.1 at «Det avtalte vederlaget for det enkelte år er gjort med forbehold om at Stortinget ved de årlige budsjettvedtak stiller de nødvendige beløp til disposisjon, jf. § 3»

Hvilken paragraf 3 henviser departementet til?

Svar:

Henvisningen til paragraf 3 er en trykkfeil, dette er en gjentakelse av ordlyden i gjeldende kontrakt. Formuleringen er oppdatert i det aktuelle dokumentet i Doffin.

Spørsmål 11:

Hva skjer dersom Stortinget ved de årlige budsjettvedtak ikke stiller de nødvendige beløp til disposisjon, jf. bilag E, punkt 1.1?

Svar:

Kystruten har vært en sentral transporttjeneste langs norskekysten i mer enn 100 år. Det har ikke vært en aktuell problemstilling at Stortinget ikke har bevilget nødvendige midler i tidligere budsjettvedtak. Samferdselsdepartementet presiserer at ordlyden i kontrakten er knyttet til statsbudsjettprosessen, da statsbudsjettet fastsettes på ettårig basis. Det er derfor vanlig at statlige virksomheter inkluderer et slikt forbehold i denne typen flerårige kontrakter.

Skulle situasjonen mot formodning inntreffe, vil det være rimelig å forhandle om en tilsvarende reduksjon i den andre parts ytelser.

Spørsmål 12:

I vedlegg 8 kapittel 1.3 er rangordning mellom ulike deler av konkurransegrunnlaget definert. Hvilken rang har svar på spørsmål?

Svar:

Svar på spørsmål utgjør tilleggsinformasjon til konkurransegrunnlaget om hvordan konkurransegrunnlagets ordlyd skal forstås. Svar på spørsmål vil ikke være del av den endelige kontrakten og påvirker således ikke rangordningen i den endelige kontrakten. Dersom spørsmål og svar avdekker behov for endringer i kontrakt med tilhørende bilag (vedlegg 8), vil disse bli oppdatert innen tilbudsfristen, jf. omtale i konkurransegrunnlaget kapittel 2.15.

Spørsmål 13:

Anbudet er lagt opp til et tilbud med forhandlinger. Hva vil være tema i en forhandlingsrunde og hva vil tilbyderne få vite om andre tilbydere i en forhandlingsrunde?

Svar:

Forhandlingene vil bli gjennomført i henhold til konsesjonskontraktforskriften § 8-1. Det innebærer bl.a. at oppdragsgiver kan forhandle med leverandørene om alle sider ved

tilbudene. Det er ikke tillatt å foreta endringer som medfører at anskaffelsen blir avgjørende forskjellig fra beskrivelsen i anskaffelsesdokumentene.

Oppdragsgiveren har plikt til å hemmeligholde innholdet i de øvrige tilbudene.

Spørsmål 14:

Dagens kontrakt utløper 31.12.2019 alternativt 31.12.2020. Både dagens og ny kontrakt er basert på 11 skip som seiler i en 11 dagers turnus. Vil fartøy som seiler i dagens kontrakt avslutte sitt oppdrag der de måtte befinne seg den 31. desember eller vil de fortsette i «ordinær rute» til Bergen? Tilsvarende, er det forutsatt at fartøy som går inn i ny kontrakt skal starte ulike steder i ruten eller skal innfasing skje dag for dag i Bergen over en 11 dagers periode? Det samme spørsmålet kan stilles når ny kontrakt utløper etter 10 år.

Svar:

Departementet stiller krav til at leverandør skal levere en detaljert implementeringsplan der det skal fremgå hvordan leverandør skal ivareta at alle relevante krav i kontrakten og sikre rettidig oppstart. I utgangspunktet vil det være opp til avgivende og overtagende leverandør(er) å enes om en smidig innfasing av fartøyene. Ved behov kan departementet legge føringer om hvordan dette skal gjennomføres.

Spørsmål 15:

Det vises til kontraktens bilag A pkt 3.1 kapasitetskrav til fartøy samt til vedlegg 4 utfylling av prisskjema og budsjett. Av bilag A pkt 3.1 står det at reservert køy/dekkskapasitet i sin helhet skal beholdes til distansereisende til 6 uker før avreisetidspunktet, deretter reduseres den reserverte kapasitet. Hva menes med avreisetidspunktet, menes det Bergen eller et hvilket som helst anløpssted 6 uker før? Rent praktisk vil det være svært vanskelig om det med avreisetidspunkt menes noe annet enn Bergen.

Svar:

Med avreisetidspunktet menes avreisetidspunktet fra Bergen.

Spørsmål 16:

Frem til 6 uker før avgang skal kapasitetskravet til dekkspassasjerer på i alt 300 i sin helhet stilles til disposisjon til distansepassasjerer. Hvis fartøyet har en dekkskapasitet til 500 passasjerer og en booker inn turistgruppe på 100 turister på distanse uten køy, men med måltider inkludert i pakken 6 måneder i forkant. Det er fortsatt ledig distansekapasitet til 300. Når turen er gjennomført var det mindre enn 300 på den aktuelle strekningen. Skal denne gruppen føres som distanseinntekter i regnskapet eller som «øvrige reisende»? Dersom antall «distansereisende» overstiger 300 skal disse føres som distanseinntekter eller øvrige reisende?

Svar:

Departementet viser til definisjonene av distansereisende og øvrige reisende, slik de er beskrevet i kontrakten:

Distansereisende: "Passasjerer som kjøper billett på selvvalgt strekning med ev. tillegg for lugar og ordinære måltider ombord. Selvvalgt strekning kan ikke være via snuhavn med samme fartøy."

Øvrige reisende: "Andre enn distansereisende. Det presiseres at passasjerer uavhengig av reisestrekning regnes som øvrig reisende når reisen inngår i en pakke som inkluderer ytelser utover lugar og ordinære måltider ombord, som annen transport og overnatting, arrangementer o.l. enten pakken selges av leverandør eller annen reisearrangør."

Alle inntekter som gjelder distansereisende skal føres som inntekter knyttet til det statlige oppdraget. Inntekter som gjelder øvrige reisende skal ikke føres som inntekter knyttet til det statlige oppdraget.

Spørsmål 17:

I vedlegg 8 bilag A kapittel 3.23 brukes begrepet «eksisterende fartøy», menes det med dette fartøy som brukes i kystruten i dag eller eksisterende passasjerfartøy som finnes tilgjengelig rundt i verden? Skal underpunkt a) oppfattes dithen at det er et ufravikelig krav at fartøy som skal seile i nye kontrakt skal ha heis, men at størrelsen kan fravike gjeldene regelverk? I b) brukes begrepet «praktisk gjennomførbart i økonomisk forstand». Er det mulig å få dette nærmere presisert?

Svar:

Med eksisterende fartøy menes fartøy som er bygget før denne konkurransen ble utlyst.

Det er et ufravikelig krav at fartøy på kystruten Bergen-Kirkenes skal ha heis, men størrelsen kan fravike gjeldende regelverk om tilgjengelighet.

Ved etablering av nye handikoptoalett på eksisterende fartøy gjelder de samme presiseringer ut over MSC/Circ. 735 som for nytt fartøy så langt det er praktisk gjennomførbart i økonomisk forstand. Det innebærer at kravet også gjelder i utgangspunktet for eksisterende fartøy. Dersom tilbyder vurderer at kravet ikke er praktisk gjennomførbart i økonomisk forstand, kan tilbyder beskrive en løsning som et eventuelt forbehold og prissettes i tilbudet. Eventuelle forbehold vil bli vurdert i evalueringen av tilbudene og i forhandlingene med tilbyderne. Se nærmere om beskrivelse av forbehold i utkast til kontrakt bilag B kapittel 1.

Spørsmål 18:

I konkurransegrunnlaget nevnes det at en tilbudskonferanse vil bli vurdert avholdt i uke 44-45. Vil denne konferansen holdes på eksklusiv basis, altså møter med kun én potensiell budgiver, eller vil konferansen være et forum hvor alle potensielle budgivere vil delta?

Svar:

Departementet har foreløpig ikke tatt stilling til hvorvidt det skal avholdes tilbudskonferanse, og hvilken form denne eventuelt skal ha. I forbindelse med melding om ønske om tilbudskonferanse, legger departementet til grunn at tilbyderne gir en tilbakemelding til departementet dersom det er ønske om en tilbudskonferanse på åpen eller eksklusiv basis.

Om departementet skulle tilby konferanse på eksklusiv basis, vil departementet sørge for at kommunikasjonen overholder anskaffelsesreglene, herunder krav til likebehandling.

Departementet vurderer at det ikke er behov for å avholde en tilbudskonferanse. Vi anser at spørsmålene i alle henvendelsene som er mottatt i denne forbindelse best kan besvares skriftlig i notatet spørsmål og svar i Doffin.

Spørsmål 19:

I konkurransegrunnlaget kapittel 1.6 deles kontrakten opp i 3 pakker. Avgangene fra Bergen i en 11 dagers syklus blir også fordelt på de 3 pakkene. Dette er i utgangspunktet positivt og gir forutsigbarhet og klarhet mellom tilbyderne. Utfordringen oppstår imidlertid i vedlegg 8, pkt. 6.3 – 1.11 der det gis adgang til bortfall av 10 døgn pr år uten fratrukk i godtgjørelse. Denne bør endres til 11 døgn, alternativt vil det måtte bli årlige tilpasninger/forhandlinger om rekkefølgen på skipene. Det kan bli krevende. Rekkefølgen vil kunne påvirke inntjeningen eksempelvis knyttet til høytider, avgangsdag Bergen, hvilke ukedager høyt belagte strekninger passeres og datoer før/etter prisendringer. Mitt spørsmål blir derfor om departementet vil foreslå å endre antall døgn ute av rute uten trekk i godtgjørelse, fra 10 til 11 døgn pr skip slik at fastsatt rekkefølge på skipene opprettholdes i hele kontraktsperioden, med mindre operatørene seg imellom blir enig om endringer.

Svar:

Ordningen med tillatt bortfall av produksjon som følge av bl.a. vedlikehold og utforutsette driftsavbrudd er utformet slik at leverandøren har en kvote på 10 døgn per skip *i gjennomsnitt per år*. Det vil si at leverandør av pakke 1 har en kvote på 30 døgn per år, mens kvoten er 40 døgn per år for leverandører av hhv. pakke 2 og 3. Ubrukt ramme for bortfall av produksjon etter denne bestemmelsen kan også overføres fra ett år til et annet. Ordningen skal dermed gi fleksibilitet til å planlegge og gjennomføre vedlikeholdet slik leverandøren anser hensiktsmessig i forhold til seilingsmønsteret.

Vi viser for øvrig til nærmere bestemmelser om innholdet i en eventuell samarbeidsavtale, jf. vedlegg 8 utkast til kontrakt bilag G kapittel 2.3.

Spørsmål 20:

I dagens opplegg praktiseres lengre liggetid i tilknytning til julaften og nyttårsaften. Dette er en praktisk sak og til fordel for både passasjerer og mannskap. Det er også svært begrenset distansetraffikk på julekvelden og i timene rundt årsskiftet. Det er videre slik at «ordinær» rute på de nevnte to høytidsdager, vil kunne påføre havner og ekspeditører betydelige ekstrakostnader. Det mest fornuftige ville være også av hensyn til likebehandling mellom pakkene, at departementet fastsetter et ruteopplegg for julaften og nyttårsaften etter forslag fra de som måtte få kontraktene og etter høring i fylkeskommunene. De av departementet vedtatte endringer kan da gjennomføres årlig i hele kontraktsperioden, uten trekk i godtgjørelse. Mitt spørsmål blir derfor om departementet vil ta initiativ til å etablere avvikende ruteplan på julaften og på nyttårsaften for hele kontraktsperioden og bekrefte at rutetilpasninger nevnte dager ikke vil medføre bortfall av godtgjørelse.

Svar:

Den til enhver tid gjeldende ruteplan skal være godkjent av Samferdselsdepartementet. Departementet legger til grunn at justeringer i avgangstider i forbindelse med jul- og nyttårsaften synliggjøres i ruteplanen, slik at tilpasningene er gjort kjent for de reisende og de berørte fylkeskommunene i god tid før iverksetting. Trekk i avtalt vederlag skjer når transporttilbudet ikke gjennomføres i henhold til godkjent ruteplan.

Samarbeidsavtalen, jf. vedlegg 8 utkast til kontrakt bilag G, regulerer forhold knyttet til samarbeidet mellom samarbeidsleverandørene. Bl.a. må samarbeidsleverandørene i fellesskap søke om eventuelle endringer fra dagens ruteplan, jf. kapittel 2.3: "Ved eventuelle endringer i rutetabellen skal leverandørene foreta en felles høring av omforent endringsforslag hos de aktuelle fylkeskommunene, før søknad om godkjenning fra departementet."

Spørsmål 21:

Det vises til konkurransegrunnlag kapittel 4.3. I Jernbanedirektoratets anbud om drift av Jærbanen og Sørlandsbanen, er kvalitet vektlagt 60 prosent og pris vektlagt 40 prosent. I flg Jernbanedirektoratet gjøres dette for å sikre et bedre tilbud (<https://www.nrk.no/rogaland/hongkong-selskap-kan-ta-over-for-nsb-1.13731052>). I anbudet om Kystruten er pris vektlagt 100 prosent. Vil departementet gjennomføre andre tiltak for å sikre kvaliteten i anbudet for ny Kystrute Bergen - Kirkenes?

Svar:

Hensynet til kvalitet kan ivaretas på mange måter i en konkurranse. I dette konkurransegrunnlaget har vi valgt å ivareta hensynet til kvalitet gjennom minstekrav i vedlegg 8 utkast til kontrakten. Departementet stiller omfattende krav til fartøyene knyttet til kapasitet, sikkerhet, klima- og miljøløsninger, universell utforming mv. Det stilles også krav til mannskapet, regularitet i produksjonen og leverandørens gjennomføringsevne mv.

Spørsmål 22:

I vedlegg 8 utkast til kontrakt kapittel 1.4. har departementet gjort endringer i definisjonen av distansereisende fra dagens avtale. «Distansereisende: Passasjerer som kjøper billett på selvvalgt strekning med ev. tillegg for lugar og ordinære måltider ombord. Selvvalgt strekning kan ikke være via snuhavn med samme fartøy.» Har departementet vurdert kapasitetskravet i det nye anbudet opp mot et mulig fall i antall distansereisende som følge av endring i definisjon?

Svar:

Kravet om passasjersertifikat for minimum 300 passasjerer er en følge av statens samlede krav til tjenesten, som blant annet innebærer at skipene må være av en viss størrelse for å betjene ruten med tilstrekkelig sikkerhet og regularitet. Kravet er dermed basert på flere faktorer og ikke direkte knyttet til statistikk over historisk antall distansereisende.

Spørsmål 23:

Har departementet vurdert om endringene i definisjonen vil få konsekvenser for antallet passasjerer som defineres som distansepassasjer, og er det gjort beregninger på evt reduksjon i passasjertallet?

Svar:

Ordlyden er justert i den nye kontrakten for å tydeliggjøre begrepet distansepassasjer. Justeringen i ordlyden innebærer ingen prinsipielle endringer i forhold til dagens avtale.

Vi legger til grunn at tilbyderne gjør selvstendige vurderinger om forventet passasjergrunnlag i sine beregninger i anbudsprosessen. Passasjergrunnlaget kan endres av ulike årsaker, og antagelser om passasjerer bør ikke baseres på foreliggende historisk statistikk alene. Ettersom statistikken som foreligger er utarbeidet kun for statistikkformål kan denne også inneholde enkelte svakheter og mangler.

Spørsmål 24:

Dersom distansepassasjertallet skulle falle kraftig, enten som resultat av endringer i definisjon, eller som følge av at Kystruten «taper» konkurranse mot andre transportformer i løpet av kontraktperioden, vil dette kunne få konsekvenser for inngått kontrakt?

Svar:

Vi viser til svar på spørsmål 22 og 23.

Spørsmål 25:

Det vises til definisjonen av øvrige reisende i vedlegg 8 utkast til kontrakt kapittel 1.4. «Øvrige reisende: Andre enn distansereisende. Det presiseres at passasjerer uavhengig av reisestrekning regnes om øvrig reisende når reisen inngår i en pakke som inkluderer ytelser utover lugar og ordinære måltider ombord, som annen transport og overnatting, arrangementer o.l. enten pakken selges av leverandør eller annen reisearrangør.» Hva er definisjonen på en «pakke»? Kan de ulike ytelsene slik de er definert over selges separat fra en aktør? Det vil si at kunden kan velge om en aktør skal inkludere annen transport og/eller overnatting i bestillingsprosessen og at dette ikke er definert som en «pakke» men som separate bestillinger?

Svar:

Med en «pakke» menes et arrangement som selges eller markedsføres til samlet pris, og som inneholder obligatoriske ytelser utover lugar og ordinære måltider om bord. Dette gjelder uavhengig av hvem som selger pakken.

Vi legger videre til grunn at leverandørene utformer sine bookingsystemer på egnet måte for å ivareta skillet mellom passasjergruppene og at rapporteringen av statistikk og regnskap skjer i henhold til rapporteringsinstruksen, jf. underbilag D1.

Spørsmål 26:

I vedlegg 8 Bilag A pkt. 3.1 står det at «Reservert kapasitet skal i sin helhet være forbeholdt distansereisende inntil 6 uker før avreisetidspunktet». Svært få av de kommersielt («øvrige»)

reisende bestiller når det er under seks uker før avreisetidspunkt, i motsetning til distansepassasjerene hvor de aller fleste bestiller under seks uker før avreise. Gitt dette, hvilke vurderinger har departementet foretatt under utarbeidelsen av dette kravet?

Svar:

Staten betaler hvert år en betydelig kompensasjon for tjenesten, og departementet er derfor opptatt av å sikre at formålet med statens kjøp av sjøtransporttjenester på kystruten Bergen-Kirkenes ivaretas. Samtidig ønsker vi å legge til rette for at leverandørene ikke må seile med uutnyttet kapasitet. Bestemmelsen er ment å gi leverandørene nødvendig fleksibilitet til å utnytte kapasiteten på en god måte.

Spørsmål 27:

Det vises til vedlegg 8 Bilag E kapittel 3: «Det er fastsatt maksimaltakstregulativ for distansereisende med dekksplasser på kystruten Bergen–Kirkenes per 1.5.2017. Maksimaltaksten kan justeres årlig for prisutvikling etter konsumprisindeksen, jf. bilag E1. Eventuelle andre endringer i maksimalregulativet skal godkjennes av departementet». I dag stimuleres lokal passasjertrafikk gjennom kommersiell markedsføring og kampanjer, der pris er et virkemiddel. Dagens operatør ligger under maksimaltakstregulativet for distansereisende. Har departementet vurdert om det kan få konsekvenser for distansepassasjertallet dersom nye operatører legger seg på øverste nivå i maksimaltakstregulativet?

Svar:

Formålet med maksimaltakstregulativet er å sikre at distansereisende ikke betaler en urimelig høy pris for reisen. Innenfor denne rammen er det opptil den enkelte leverandør å fastsette den prisen som gir den antatt beste utnyttelsen av egen kapasitet.

Spørsmål 28:

Departementet stiller et nytt krav sammenlignet med dagens avtale: «For distansereisende med køyeplasser skal taksten ikke overstige den prisen øvrige reisende betaler for reise med tilsvarende køyeplass. Tilsvarende gjelder for eventuelle tillegg for måltider.» Dette kravet vil kunne medføre svært ulik pris mellom ulike leverandører avhengig av kommersielt tilbud fra den enkelt leverandør. Har departementet foretatt vurderinger ift. regelverket om ulovlig prissamarbeid?

Svar:

Formålet med bestemmelsen er å sikre at distansereisende ikke skal betale en urimelig høy pris som overstiger markedsprisene for tilsvarende tjenester for øvrige reisende. Bestemmelsen er knyttet til prisen den enkelte leverandør krever for reiser med tilsvarende køyeplass på samme skip. Departementet har lagt inn følgende presisering i kontrakten: For distansereisende med køyeplasser skal taksten ikke overstige den prisen øvrige reisende betaler for tilsvarende reise med køyeplass *på samme skip*.

Departementet minner om at det ikke er lagt føringer på priser for tjenester til øvrige reisende. Leverandørene må selv sørge for å overholde reglene i konkurranseloven, herunder forbudet mot ulovlig prissamarbeid.

Spørsmål 29:

I vedlegg 4 beskriver departementet beregningsnøkkelen ved fordeling av kostnader til drift. Beregningsnøkkelen knyttet til fordelinger av kapasitets- og passasjerkostnader er utformet slik at de ikke tar hensyn til at et mindre skip har en høyere enhetskostnad per passasjer og køye sammenlignet med et større skip. Slik tilbakebetalingsmekanismen er formulert vil det resultere i at staten betaler ulike beløp for en helt lik tjeneste. Har departementet vurdert de juridiske problemstillingene knyttet til dette innenfor konkurranse- og EU-rett?

Svar:

Ettersom tjenesten er inndelt i pakker, følger det av dette at kompensasjonen for den enkelte pakke kan være ulik, selv om tjenesten som leveres er den samme. Prisen for den enkelte pakke vil være et resultat av konkurransen. Departementet minner om at et vesentlig formål med pakkeinndelingen er å legge til rette for konkurranse.

Beregningsnøkklene er utformet med tanke på at de skal kunne gjelde uavhengig av leverandørenes konsept. Det innebærer at alle kostnadene fordeles til statlig virksomhet dersom det kun benyttes fartøy som oppfyller statens minstekrav til kapasitet, mens en andel av kostnadene fordeles mellom statlig virksomhet og øvrig virksomhet dersom det benyttes fartøy med kapasitet utover statens minstekrav. Leverandørene bærer selv risikoen for at de oppnår inntektene som legges til grunn i tilbudet. Det er dermed opp til den enkelte leverandør å beslutte hva slags konsept som gir ønsket balanse mellom inntekspotensialet og enhetskostnadene ved å drive oppdraget og eventuell øvrig virksomhet.

Samferdselsdepartementet har hatt dialog med ESA i forberedelsene til utlysning av ny konkurranse. ESA har gitt uttrykk for at departementet har lagt til rette for en konkurranse som vil innebære at statsstøttereguleringen overholdes.

Spørsmål 30:

Det vises til Bilag A pkt. 3.13. Anbudsgrunnlaget stiller krav om maksimalt absolutte CO₂-utslippsnivåer per pakke, men ikke krav til utslippsnivå per skip eller passasjer, eller krav til bruk av miljøteknologi utover landstrøm. Det etableres heller ikke et skille for CO₂-utslipp knyttet til hhv. «distansereisende» og «øvrige reisende» tilsvarende det regnskapsmessige skillet mellom kjøpet av tjeneste og kommersiell drift. Kombinasjonen av disse elementene kan resultere i at små og eldre skip uten miljøteknologi kommer bedre ut i fht. CO₂-regnskapet sammenlignet med større skip med ny miljøvennlig teknologi. Ser departementet noen utfordring i at disse skipene vil kunne inngå i anbudet, og vil dette kunne bidra til at departementet stiller ytterligere miljøkrav hvis et slikt scenario blir utfallet?

Svar:

Konkurransen om leveranse av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes omfatter en enerett til å drive rutetransport på strekningen. Anbudet omfatter også klima- og miljøkrav som skal sikre at utslippene fra skipene som betjener ruten blir betydelig lavere enn i dag. Kravene er minimumskrav. Departementet legger videre til grunn at generelle lover og regler om klima og miljø skal overholdes av leverandørene.

Departementet viser til konkurransegrunnlaget kapittel 2.1 om lovgrunnlaget for konkurransen. Konkurransen gjennomføres i henhold til regelverket for offentlige anskaffelser. Eventuelle endringer i konkurransegrunnlaget må være innenfor de rammene regelverket gir, og departementet vil ikke foreta vesentlige endringer i konkurransegrunnlaget.

Spørsmål 31:

Har departement vurdert om CO₂-kravet i avtalen er i tråd med EU reglene da en kommersiell samdrift innenfor Kystruteavtalen kan anses å bli diskriminert i forhold til en full kommersiell drift utenfor Kystruteavtalen som ikke er underlagt tilsvarende utslippskrav?

Svar:

Konkurransen om leveranse av sjøtransporttjenester på kystruten innebærer at leverandøren(e) får en enerett til å drive rutetransport på strekningen Bergen–Kirkenes. Kravene i avtalen med staten er knyttet til eneretten og kompensasjonen staten betaler for denne.

Vi viser for øvrig til svar på spørsmål 30.

Spørsmål 32:

I henhold til Bilag C kapittel 5.3 skal avtaler med havner inngås. Fra dagens avtale ble inngått i 2010 til 2016 økte de totale havnekostnadene fra 82 millioner kroner til 110 millioner kroner. Har departementet vurdert hvordan man kan sikre forutsigbarhet mht. havnerelaterte kostnader dersom man ikke har mulighet til å forhandle avgift/vederlag med havnene som følge av forpliktelsene i Kystruteavtalen?

Svar:

Anløpsavgiften fastsettes i henhold til havne- og farvannsloven § 25 og reglene i forskrift 20. desember 2012 nr. 1762 om kommunenes beregning og innkreving av anløpsavgift.

Havnevederlaget fastsettes ut fra alminnelige privatrettslige regler og leverandørene har dermed adgang til å forhandle med havneeeierne. Havnekostnadene skal dekkes av det avtalte vederlaget, slik som i dagens avtale. Leverandører må derfor ta høyde for at havnekostnadene kan variere i løpet av kontraktsperioden. Se for øvrig svar på spørsmål 33.

Departementet viser for øvrig til en omtale om anløpsavgifter og havnevederlag i vedlegg 6 kapittel 2.

Spørsmål 33:

Dagens operatør har forsøkt å få reelle forhandlinger med dagens havner i 3 år uten hell. Vil oppdragsgiver utarbeide et utkast til avtalen det vises til i dokumentasjonskravene til Bilag A punkt 3.6 i tilfelle havnene opprettholder forhandlingsnekten?

Svar:

Forvaltning av havnene er regulert i havne- og farvannsloven. I havne- og farvannsloven § 42 fremgår det at den som tilbyr havne- og transporttjenester fastsetter pris og andre

forretningsvilkår ut fra alminnelige privatrettslige regler. Departementet er ikke part i inngåelsen av avtaler med havnene.

Spørsmål 34:

Hvordan vurderer departementet risikoen for at ny havnelov vil gi ytterligere økning i anløpsavgifter/havne- og kaivederlag?

Svar:

Samferdselsdepartementet vil ta stilling til det videre arbeidet med havne- og farvannsloven etter at lovutvalget har overlevert sin rapport (innen 1. mars 2018). En eventuell ny lov kan medføre endringer i forhold til dagens regler om havnekapital og vederlag for havnetjenester. Departementet kan ikke på nåværende tidspunkt forutsi eventuelle økonomiske konsekvenser i denne forbindelse.

Spørsmål 35:

Det vises til Bilag A kapittel 3.14 om landstrøm. I anbudet legger man opp til at det må brukes landstrøm hvor dette er tilgjengelig. Slik anbudsgrunnlaget er beskrevet tolkes det slik at leverandørene er pålagt å benytte landstrøm i de havner som tilbyr dette, vennligst bekreft. Er leverandøren prisgitt den til enhver gjeldende prispraksis i hver havn, selv om det skulle opereres med en eksorbitant prissetting? Hvordan vurderer departementet muligheten for å sikre forutsigbarhet mht. pris; vil det legges til rette for en langsiktig kraftavtale og et maksimumsregulativ for tilkobling og strømforbruk?

Svar:

Leverandørene er pålagt å benytte landstrøm i de havner der infrastrukturen legger til rette for det. Departementet presiserer at dette ikke innebærer at leverandørene er pålagt å benytte landstrøm i enhver havn som tilbyr dette. Landstrøm skal benyttes i de havner som tilbyr dette og der liggetiden er tilstrekkelig lang til at det er hensiktsmessig å koble seg til anlegget.

I utformingen av kravet har departementet lagt til grunn at landstrøm tilbys i havner der det er reelle behov for å tilby landstrøm i havn. Departementet legger videre til grunn at prisen for bruk av landstrøm er rimelig fordelt mellom brukerne i henhold til alminnelige privatrettslige regler. Vi legger også til grunn at spørsmålet om urimelig prissetting ivaretas av konkurranseloven.

Spørsmål 36:

Det stilles strenge miljøkrav i den nye kontrakten. Samtidig er LNG-tankkapasitet ikke utviklet langs norskekysten. Har departementet vurdert tiltak for å sikre nødvendig infrastruktur i havner langs kysten, i tilfelle hvilke?

Svar:

Klima- og miljøkrav i kravspesifikasjonen er nøytrale når det gjelder teknologi og drivstoff. Leverandørene må sikre at løsningen som tilbys er gjennomførbar. Dette inkluderer å forsikre seg om at valgte energibærere er tilgjengelige der det er behov.

Spørsmål 37:

Operatør er pålagt å dokumentere avtaler med godsekspeditører i anløpsstedene (Bilag A punkt 2.7 og Bilag C kapittel 5.3). Innebærer dette et krav om felles godsekspeditør i havnene for alle operatørene i Kystruten? Om ja, fratrar dette ikke operatørene retten til individuelle forhandlinger? Vil oppdragsgiver i så fall utarbeide et utkast til avtale dersom man ikke oppnår enighet med terminaler og andre operatører?

Svar:

Departementet stiller krav til at godstilbudet fremstår som enhetlig og effektivt for brukerne av tilbudet. Kravet til å dokumentere avtaler er knyttet til å underbygge at leverandøren er klar til driftsstart. Departementet stiller ikke krav til bruk av felles godsekspeditør, men legger til grunn at leverandørene i fellesskap vurderer hensiktsmessig løsning for håndtering av gods i havnene.

Spørsmål 38:

Hva skal en slik avtale med godsekspeditører regulere (volum, pris, kvalitet, inntektsfordeling mellom partene)? Om det ikke er krav om felles godsekspeditør – skal disse avtalene likevel gjøres kjent mellom partene for å sikre samme kvalitet og pris til kunden(e) på godsleveransen?

Svar:

Leverandøren må inngå nødvendige avtaler for å ivareta kravet om å tilby godstransport på strekningen Tromsø–Kirkenes. Utforming av avtalen avgjøres av avtalepartene. Dersom det er flere leverandører, legger departementet til grunn at disse utformer samarbeidet seg imellom på en slik måte at reglene i konkurranseloven følges. Se for øvrig svar på spørsmål 37.

Samarbeidsavtalen, jf. bilag G, skal regulere enkelte forhold som krever avklaring mellom samarbeidsleverandørene for å sikre et dekkende godstilbud til det beste for brukerne, herunder bestemmelser om avvikshåndtering og informasjon til brukerne.

Spørsmål 39:

I langsiktige regulære godsavtaler vil befordringen bruke skip fra flere operatører. Dette forutsetter etter det vi kan se like avtaler. Hvordan ser Oppdragsgiver på dette?

Svar:

Departementet forutsetter at samarbeidsleverandørene inngår en samarbeidsavtale som regulerer de nødvendige forhold. Kontrakten legger til rette for at leverandørene kan finne frem til hensiktsmessige løsninger i fellesskap. Kontrakten er eksempelvis ikke til hinder for at det inngås langsiktige regulære godsavtaler med flere av partene, felles innkjøpsavtale mellom samarbeidsleverandørene eller avtale om utleie av godsrommet (spacecharteravtale).

Spørsmål 40:

En langsiktig godsavtale kan få konsekvenser for alle operatørene, der alle skip skal levere samme tjeneste. Forutsetter oppdragsgiver at operatørene opptrer som en aktør i markedet, også i forhandlinger med godskundene?

Svar:

Vi viser til svar på spørsmål 39.

Spørsmål 41:

Har departementet vurdert risikoen knyttet til prissamarbeid mellom aktørene hvis det er krav om felles ekspeditører i havnene ved flere operatører?

Svar:

Det er ikke krav til bruk av felles ekspeditør i havnene.

Spørsmål 42:

Er det et krav om lik prising av godstransport innen fraktområdet?

Svar:

Priser for godstransport er ikke regulert i kystrutekontrakten.

Spørsmål 43:

Dagens leverandør opererer frakt fra Bergen til Kirkenes. En stor andel av godset som dagens leverandør transporterer innenfor fraktområdet (strekningen Tromsø-Kirkenes) transporteres fra eller til havner sør for Tromsø. Har oppdragsgiver vurdert konsekvensen av at minst én operatør ikke leverer godstransport mellom Tromsø og Bergen?

Svar:

Frakt av gods er i utgangspunktet et fritt marked. For å sikre et tilbud med daglig og helårlig godstransport til havnene som anløpes nord for Tromsø, omfatter konkurransegrunnlaget et krav om at skipene skal ha transportkapasitet for gods på strekningen Tromsø-Kirkenes-Tromsø. Det er opp til leverandørene å avgjøre om godstilbudet skal opprettholdes sør for Tromsø ut fra kommersielle betingelser og markedsgrunnlag.

Spørsmål 44:

Ifølge konkurransegrunnlaget (vedlegg 8 utkast til kontrakt pkt. 1.1.3) vil avtalt vederlag bortfalle dersom skip i kystruten må kansellere havner grunnet sykdom eller bistand til skip i havsnød el tilsvarende. Betyr dette at departementet mener at havner ikke skal kanselleres av slike årsaker? Finner departementet det rimelig at det skal trekkes i avtalt vederlag dersom skip i Kystruten tilkalles for å yte bistand til for eksempel Hovedredningssentralene? Iht Sjøloven er fartøy forpliktet til å hjelpe i havsnød. Fritar oppdragsgiver med dette operatørene i Kystruten fra denne omforente bistandsplikten? Oppfatter oppdragsgiver det som viktigere å opprettholde regulariteten/anløpet enn å bistå i nødsituasjoner siden risikoen er lagt på operatøren?

Svar:

I dagens avtale er kanselleringer som skyldes sykdom eller bistand til skip i havsnød å anse som en ekstraordinær situasjon der bestemmelsen faller under force majeure. I slike tilfeller blir leverandøren trukket i det avtalte vederlaget for bortfallet av produksjonen, men det medfører ikke et mislighold som gir grunnlag for konvensjonalbot. Bestemmelsen i vedlegg 8 utkast til kontrakt pkt. 1.1.3 er en videreføring av dagens bestemmelse.

Departementet understreker at det er en selvfølge at lover skal overholdes og at kontrakten ikke fritar leverandøren ansvar etter bistandsplikten i sjøloven.

Spørsmål 45:

I vedlegg 8 utkast til kontrakt kapittel 5.4 står det at tjenesten skal fremstå så enhetlig som mulig, og det skal inngås en samarbeidsavtale. Denne skal bl. a. omfatte bestemmelser om kravspesifikasjon til systemer for booking/billettsalg, slik at systemet legger til rette for felles reiseinformasjon og enkle og effektive løsninger for billett kjøpt for distansereisende. Har departementet vurdert hvorvidt et slikt system vil kunne føre til ulovlig prissamarbeid?

Svar:

Departementet viser til bilag A punkt 2.5, der det stilles krav til tilfredsstillende informasjon om rutetilbud, takster, billettkjøp mv. og at informasjon skal gjøres åpent, enkelt og effektivt tilgjengelig. Samarbeidsavtalen skal omfatte bestemmelser for å ivareta dette. Departementet understreker at samarbeidet ikke skal være til hinder for virksom konkurranse knyttet til levering av tjenestene og samarbeidsleverandørenes eventuelle kommersielle virksomhet som drives parallelt om bord på samme skip. Samarbeidet skal videre ikke være i strid med norsk rett, herunder bestemmelsene i konkurranseloven.

Spørsmål 46:

Det vises til vedlegg 8 utkast til kontrakt kapittel 13 om endringer i myndighetsfastsatte rammevilkår, fastsatt av statlige myndigheter. Det kan imidlertid oppstå tilfeller der også pålegg fastsatt av andre myndigheter enn statlige, kan medføre vesentlige merkostnader eller besparelser for kontrakten og/eller for tjenesten som skal utføres. Har departementet vurdert om bestemmelsen også bør utvides til alle myndighetsfastsatte rammevilkår?

Svar:

Bestemmelsen omfatter kun myndighetsfastsatte rammevilkår fastsatt av statlige myndigheter.

Spørsmål 47:

Godstransportvolumet har falt på strekningen mellom Tromsø og Kirkenes, men kravet er skjerpet i det nye anbudet gjennom pålagt frys/kjøl-kapasitet, uten at totalkapasiteten er økt. Hvilke vurderinger har departementet gjort rundt dette?

Svar:

Kravet i konkurransen om ny avtale er bl.a. satt med utgangspunkt i en analyse av utviklingen i godstransporten nord for Tromsø. Analysen viser at den samlede godsmengden har holdt seg relativt stabil i inneværende kontraktsperiode. I markedsdialogen

Samferdselsdepartementet har hatt med potensielle tilbydere om hvilke krav departementet bør sette til tjenesten i fremtiden, har det heller ikke kommet frem forhold som skulle tilsi at det er grunn til å endre på kapasitetskravet. For å sikre at alle skip også har kapasitet til kjøl- og frysevarer er det derfor stilt krav til slik kapasitet.

Spørsmål 48:

Hvem skal sikre at den pålagte samarbeidsavtalen mellom operatørene etterleves (plikt til å ta med overliggende last o.l.)?

Svar:

Leverandørene har et selvstendig ansvar for å påse at samarbeidsavtalen overholdes.

Departementet viser til utkast til rapporteringsinstruksen, jf. underbilag D1. Rapporteringsinstruksen vil inneholde en rekke krav til rapportering. En endelig rapporteringsinstruks vil bli utformet etter kontraktsinngåelse.

Ved flere leverandører kan det være aktuelt å kreve rapportering av forhold knyttet til samarbeidsavtalen, herunder godsfrakt. Departementet gjør for øvrig oppmerksom på eventuelt manglende overholdelse av samarbeidsavtalen omfattes av bestemmelsen om annet mislighold og kan medføre sanksjoner, jf. vedlegg 8 utkast til kontrakt kapittel 6.7.

Spørsmål 49:

Oppdraget omfatter godsbefordring i fraktområdet Tromsø-Kirkenes og totalkapasitet på 150 paller opprettholdes, som i tidligere avtale. Hvordan mener Oppdragsgiver sjøfarten skal oppnå målsettingen om mer gods på kjøll i denne avtalen?

Svar:

Regjeringen jobber målrettet for å stimulere til godsoverføring fra vei til sjø. Det brukes flere ulike virkemidler, som bl.a. den nye tilskuddsordningen for godsoverføring. Tilskuddsordningen søker å stimulere til etablering av nye sjøtransporttilbud, eller i særlige tilfeller oppgradering av eksisterende tilbud, som overfører gods fra norske veier til sjø.

Frakt av gods er i utgangspunktet et fritt marked og kravet vi stiller til transportkapasitet må være i tråd med statsstøttereglene i EØS-avtalen. Statsstøttereglene innebærer generelt at vi må sørge for at statens krav er begrenset til tjenester som ikke blir levert på kommersielle vilkår. Kravet til kapasitet for transport av gods mellom Tromsø og Kirkenes er utformet med tanke på dette.

Spørsmål 50:

Kravet i avtalen er minimum 20 paller frys og 20 paller kjøll av en totalkapasitet på 150 palleplasser. Det spesifiseres ingen minimumskapasitet på tørrlast. Vil en operatør med et fryse- og et kjølerom på 75 paller hver, totalt 150 paller, tilfredsstille kravet selv om det ikke er dedikert rom til tørrlast?

Svar:

Departementet har oppdatert vedlegg 8 bilag A pkt. 3.1 og vedlegg 8 bilag B pkt. 3.1 med en presisering om at kravet til godskapasitet på 150 palleplasser også innebærer at minst halvparten av kapasiteten skal utgjøre lasterom til frakt av tørrlast. Se for øvrig *Supplerende opplysninger og endringer til konkurransegrunnlaget* i dette notatet.

Spørsmål 51:

Dersom anløpet av Trondheim erstattes på sørgående med Hitra, reduserer dette utseilt distanse årlig med nesten 1 900 nautiske mil, og reduserer drivstofforbruket i ruten med ca. 1 600 tonn (2015-tall). Reduksjonen representerer en utslippsreduksjon på nesten 5 000 tonn CO₂. Et anløp på sør vil ha svært stor betydning for regionen, både mht lokaltrafikk og næringsutvikling. Hvordan vil departementet stille seg til en ev. endring av rutetabellen mht eksisterende havner?

Svar:

Departementet viser til omtale i Meld. St. 33 (2016-2017) *Nasjonal Transportplan 2018-2029* der det fremgår at tjenesten skal gjennomføres med helårige, daglige og gjennomgående seilinger, og seilingsmønsteret mellom Bergen og Kirkenes skal opprettholdes som i dag. På denne bakgrunn danner gjeldende anløpsmønster utgangspunktet for konkurransen.

Departementet viser til at en endring av anløp vil anses som en endring i produksjonen, jf. vedlegg 8 utkast til kontrakt kapittel 12. Ved konkrete forslag til endringer av ruteplanen forutsetter departementet at leverandørene gjennomfører en ordinær søknadsprosess, jf. vedlegg 6 kapittel 1.2. Vi bemerker at vi ikke tar stilling til eksempelet som er benyttet i dette spørsmålet som her besvares.

Spørsmål 52:

I konkurransegrunnlaget kapittel 1.6 står det at tilbyder skal spesifisere sin maksimale kapasitet. Hvordan har departementet tenkt at dette skal dokumenteres i tilbudet?

Svar:

I tilbudsskjemaet, jf. vedlegg 1, skal tilbyderne spesifisere sin maksimale kapasitet, dvs. antall ruter som tilbyder maksimalt kan betjene. I en syklus på 11 dager som er nødvendig for å seile Bergen–Kirkenes–Bergen, er det mulig å betjene henholdsvis 3, 4, 7, 8 eller 11 ruter avhengig av antall fartøy som tilbyderen disponerer.

Eksempel:

En tilbyder disponerer eller kommer til å disponere 8 fartøy til å betjene strekningen. Dersom tilbyder ønsker å levere tilbud på pakke 1 og pakke 2 og/eller 3 skal leverandøren krysse av slik:

Tilbud på pakker	
Leverandørens samlede kapasitet (antall ruter) til å betjene kystruten (sett kryss):	<input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 7 <input checked="" type="checkbox"/> 8 <input type="checkbox"/> 11

Leverandøren ønsker å gi tilbud på følgende pakker (sett kryss)		
Pakke 1	<input checked="" type="checkbox"/>	Pris som oppgitt i vedlegg 3:
Pakke 2 og/eller 3	<input checked="" type="checkbox"/>	Pris som oppgitt i vedlegg 3:
Pakke 2 og/eller 3 (fylles kun ut dersom tilbyder har kapasitet til å betjene begge pakker)	<input checked="" type="checkbox"/>	Pris som oppgitt i vedlegg 3:

Det innebærer at tilbyder kan bli tildelt en av følgende:

- pakke 1 med 3 ruter
- pakke 2 eller 3 med 4 ruter
- pakke 1 og enten pakke 2 eller 3 med til sammen 7 ruter
- pakke 2 og 3 med til sammen 8 ruter

Leverandøren skal videre beskrive en løsning som oppfyller oppdragsgivers krav, herunder opplysninger om fartøyene, jf. bilag B, og en overordnet implementeringsplan, jf. bilag C.

Spørsmål 53:

I konkurransegrunnlaget kapittel 2.4 nevnes opplysninger om virksomhetsoverdragelse. Senest 10 dager innen tilbudsfristen virker å være en kort frist. Kan denne frist forlenges?

Svar:

Tilbydere kan anmode oppdragsgiver om informasjon om hvor mange ansatte nåværende leverandør har, knyttet til den ruteproduksjonen som konkurransen gjelder, samt deres alder, ansiennitet og lønns- og arbeidsvilkår. Fristen for å kontakte oppdragsgiver om å få tilsendt slike opplysninger er senest 10 dager innen tilbudsfristen.

Spørsmål 54:

I bilag D kapittel 4 skriver departementet at eventuelle kommentarer til møtereferat skal gis skriftlig og så raskt som mulig. Har oppdragsgiver ikke mottatt tilbakemelding innen 5 arbeidsdager etter at møtereferat er sendt leverandør, anses møtereferatet som godkjent. Innen 5 arbeidsdager synes i korteste laget. Kan det utvides til 7 eller 10 dager?

Svar:

Tidsfristene for møtereferater vil bli fastsatt endelig i forbindelse med inngåelse av kontrakt. Det er rom for mindre justeringer av disse. Departementet minner om at kontrakten også omfatter adgang for leverandør å melde ifra om behov for fristutsettelse og det ilegges ikke konvensjonalbot ved ønske om utsatt frist for å gi denne typen tilbakemeldinger.

Spørsmål 55:

I vedlegg 8 utkast til kontrakt kapittel 1.1 beskrives kontraktens formål: «Driften skal være kostnadseffektiv og leverandøren skal tilstrebe å oppnå effektiviseringsgevinster i løpet av kontraktsperioden». Hvilke krav vil Samferdselsdepartement stille til oppnåelse av disse gevinstene? Her vil leverandøren risikere at ev. fortjeneste inndras som følge av tilbakebetalingsmekanismen. Hvordan vurderer departementet dette?

Svar:

Staten betaler et avtalt vederlag til leverandørene for gjennomføring av oppdraget, og leverandøren har ansvaret for både inntekter og kostnader forbundet med oppdraget. Det er ikke knyttet sanksjoner til manglende oppnåelse av effektiviseringsgevinster. Kontrakten omfatter likevel insentiver til effektivisering, ettersom kompensasjonsmodellen innebærer at leverandørene kan beholde all avkastning inntil 9 %. Leverandørene kan også beholde 50 pst. av avkastning mellom 9 og 12 % såfremt avkastningen på eventuell øvrig virksomhet ikke overstiger 12 %. Tilbakebetalingsmekanismen er for øvrig en nødvendig ordning for å sikre overenstemmelse med statstøttereglene.

Vi viser videre til rapporteringskravene i de administrative bestemmelsene, jf. bilag D. Departementet vil etterspørre informasjon om kostnadseffektiv drift i forbindelse med den årlige økonomiske rapporteringen. Ved fastsettelse av den endelige rapporteringsinstruksen, jf. underbilag D1, vil departementet be om at leverandør(e) utformer et sett av indikatorer som viser utviklingen av kostnadseffektiviteten i driften.

Spørsmål 56:

I kontrakten kapittel 11 beskrives en bestemmelse om tilbakebetaling av overkompensasjon, samt bestemmelser om regnskapsrapportering i underbilag D1 kapittel 2.1. Her vil det vært bra med en nærmere klargjøring og dersom mulig regneeksempler rundt dette.

Svar:

Leverandøren skal rapportere regnskapet per kalenderår i henhold til oppsett i skjema definert av oppdragsgiver. Oppsettet for regnskapet tar utgangspunkt i oppsettet for budsjettet i vedlegg 3 i konkurransegrunnlaget.

Kompensasjonen for oppdraget skal ikke overstige netto kostnader og rimelig avkastning som er nødvendig for å utføre den statlige tjenesten i hele driftsperioden.

Som utgangspunkt for beregning av overkompensasjon som skal tilbakebetales, legger kontrakten til grunn en avkastning på inntil 9 % over driftsperioden sett under ett. Leverandøren skal tilbakebetale en andel på 50 % av avkastningen mellom 9 % og 12 %. All avkastning over 12 % skal tilbakebetales.

Dersom leverandøren driver øvrig virksomhet på samme fartøy, og leverandøren oppnår en avkastning på 12 % eller mer på den øvrige virksomheten, skal 100 % av avkastningen utover 9 % fra oppdraget tilbakebetales til oppdragsgiver.

Avkastningen skal beregnes som avkastning på sysselsatt kapital etter følgende formel:

$$\text{Avkastning på sysselsatt kapital} = \frac{\text{Resultat før skatt og finansposter} * 100 \%}{(\text{Gjennomsnittlig arbeidskapital} + \text{verdi av eiendeler})}$$

Oppdragsgiver foretar en kontroll for eventuell overkompensasjon hvert andre år. Dersom en overkompensasjonskontroll viser at avkastningen overstiger forventet rimelig avkastning, kan overkompensasjon i én toårsperiode overføres til neste toårsperiode. Overkompensasjon i kontraktsperioden skal avsettes på en sperret konto. Ved eventuell

overkompensasjon ved slutten av kontraksperioden, skal overkompensasjonen som står på sperret konto tilbakebetales til oppdragsgiver.

Eksempel:

En leverandør har oppstilt følgende forenklet regnskap i kontraksperioden:

Statlig virksomhet (tall i mill. kr)	År 1	År 2	År 3	År 4	År 5	År 6	År 7	År 8	År 9	År 10	Gj.sn. 10 år	Totalt 10 år
Egeninntekter (billettsalg, måltider, ombordsalg etc.)	150	160	170	180	190	200	210	220	230	240	195	1950
Vederlag fra staten	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	2000
Sum inntekter	350	360	370	380	390	400	410	420	430	440	395	3950
Sum driftskostnader	300	250	250	200	400	350	300	300	300	350	300	3000
Resultat før skatt og finansposter (EBIT)	50	110	120	180	-10	50	110	120	130	90	95	950
Gj.sn. verdianslag anleggsmidler (andel statlig virksomhet)	1000	900	800	700	1200	1100	1000	900	800	700	910	
Gj.sn. verdianslag arbeidskapital (andel statlig virksomhet)	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-10	-10	
Avkastning på sysselsatt kapital %	5,1 %	12,4 %	15,2 %	26,1 %	-0,8 %	4,6 %	11,1 %	13,5 %	16,5 %	13,0 %	10,6 %	

Statlig virksomhet	År 1	År 2	År 3	År 4	År 5	År 6	År 7	År 8	År 9	År 10
Akkumulert gjennomsnittlig avkastning i %		8,5 %		13,7 %		8,9 %		9,7 %		10,6 %
Akkumulert resultat (EBIT) i mill. kroner		160		460		500		730		950
Resultat (EBIT) ved avkastning 9 % i mill. kroner		169		302		508		677		810
Resultat (EBIT) ved avkastning 12 % i mill. kroner		226		403		677		902		1 080
Avkastning mellom 9-12 % i mill. kroner		-		101		-		53		140
Avkastning over 12 % i mill. kroner		-		57		-		-		-
Avsatt beløp på sperret konto i mill. kroner		-		107		-		27		70

I dette tilfellet vil det akkumulerte avsatte beløpet på sperret konto variere mellom 0-107 mill. kroner. I eksempelet blir det avsatt 107 mill. kroner på sperret konto etter år 4. Beløpet blir deretter reversert i sin helhet etter år 6 pga. svak avkastning på sysselsatt kapital i år 5 og 6. Det blir videre avsatt 27 mill. kroner etter år 8. Som følge av avkastningen i år 9 og 10 er summen økt til 70 mill. kroner ved avtalens utløp. Ved opphør av kontrakten skal det akkumulert avsatte beløpet på 70 mill. kroner tilbakebetales til oppdragsgiver. I kontraksperioden er samlet resultat før skatt og finansposter og før tilbakebetaling på 950 mill. kroner. Dette reduseres til 880 mill. kroner som følge av tilbakebetalingen.

Dersom leverandøren også driver øvrig virksomhet på samme skip som det statlige oppdraget, vil departementet også måtte vurdere avkastningen fra den øvrige virksomheten.

Dersom avkastningen fra den øvrige virksomheten overstiger 12 % vil leverandøren måtte tilbakebetale 140 mill. kroner ved avtalens opphør. Samlet resultat før skatt og finansposter i kontraktperioden vil dermed være 810 mill. kroner.

Departementet ser på bakgrunn av dette spørsmålet at det er behov for å presisere ordlyden i vedlegg 8 utkast til kontrakt kapittel 11, og gjør oppmerksom på at det nå er beskrevet en justering i *Supplerende opplysninger og endringer til konkurransegrunnlaget* i dette notatet. Det fremgår her at første setning i andre avsnitt i kapittel 11 er justert til «Rimelig avkastning for oppdraget er fastsatt til *inntil* 9 % over driftsperioden sett under ett».

Spørsmål 57:

Regnearkene i vedlegg 3 prisskjema og budsjett er passordbeskyttet. Kan departementet oppheve passordbeskyttelsen i regnearkene? For å unngå at versjonen med opphev arkbeskyttelse benyttes i tilbudsdokumentasjonen foreslår vi at den får et annet navn.

Svar:

Departementet har låst regnearkene i vedlegg 3 prisskjema og budsjett for at det ikke skal oppstå tvil om hvilke celler som tilbyderne skal fylle ut.

Regnearkene med prisskjemaer og budsjetter er nå lagt ut i xls-format uten passordbeskyttelse i Doffin i eget vedlegg som tilleggsopplysning 3. Departementet gjør oppmerksom på at dette dokumentet kun er ment som supplerende opplysninger for tilbyderne. Det er vedlegg 3 prisskjema og budsjett som skal leveres sammen med tilbudet.

Spørsmål 58:

Det vises til departementets svar på spørsmål 28. «Markedsprisen» vil variere i forhold til forventet køyutnyttelse på den enkelte avgang/distanse og «forventningen» vil løpende kunne endre seg helt frem til avgang, eksempelvis som følge av avbestillinger m.m. I praksis vil det innebære at en reisende som har kjøpt reise med lugar i mai vil kunne oppleve å ha betalt en høyere pris for samme reise som en reisende som kjøper samme produkt på avreisedatoen og det på samme skip. Mener departementet med sin presisering at en reisende som på et tidligere tidspunkt har betalt en høyere pris for å sikre seg køyeplass, skal få refundert «merprisen»?

Svar:

Departementet har i presiseringen lagt vekt på at taksten for en køyeplass til distansereisende ikke skal overstige den prisen øvrige reisende betaler for tilsvarende køyeplass på samme skip. Tilsvarende køyeplass innebærer køyeplasser som er solgt under samme premisser, herunder standard på lugaren, tidspunkt for kjøpet og distanse på reisen. Departementet vil foreta en konkret vurdering i tilfeller der klager eller kontroller avdekker at distansereisende har betalt en høyere pris enn øvrige reisende for tilsvarende køyeplass.

Spørsmål 59:

Det vises til at pristilbudet skal spesifiseres iht. vedlegg 3 som baserer seg på spesifiserte inntekter og spesifiserte kostnader for kystruten totalt. Ved benyttelse av en rekke

fordelingsprinsipper beregnes et spesifisert budsjett for statlig kjøp. Denne modell vil inngå i beregningene av avkastningen på sysselsatt kapital samt eventuelt overkompensasjon. For eventuelle nye leverandører er det derfor nødvendig med statistiske opplysninger i samme spesifikasjonsgrad som krevd av modellen. Vi anmoder derfor om statistiske opplysninger for kystruten totalt.

Svar:

Departementet viser til at statistiske opplysninger og økonomiske data er publisert i vedlegg 7 Bakgrunnsinformasjon - Datagrunnlag fra driften av tjenesten etter gjeldende kontrakt. I tillegg har departementet lagt ut ytterligere informasjon om utfyllingen av prisskjemaet og budsjettet i vedlegg 4 Veiledning til utfylling av prisskjema og budsjett. Utdrag fra årsrapportene fra dagens leverandør er også gjort tilgjengelige på departementets nettsider. Disse kan finnes [her](#). Detaljert informasjon om inntekter og kostnader knyttet til Hurtigrutens drift er unntatt offentlighet iht. offentlighetsloven § 13, jf. forvaltningsloven § 13.

Tilbyderne må på selvstendig grunnlag utarbeide estimer for kostnader og inntekter, med utgangspunkt i det driftskonseptet tilbyder legger til grunn for sitt bud. Vi presiserer samtidig at det er tilbudt pris som er gjenstand for evaluering i konkurransen. Fordelingen mellom linjene i oppsettet i vedlegg 3 Prisskjema og budsjett vil bli behandlet som et beste estimat ved avleggelsen av tilbudet, og vil ikke alene være avgjørende for valg av leverandør.

Spørsmål 60:

Det vises til vedlegg 8 bilag A pkt. 3.1, der departementet stiller krav til 150 palleplasser med normal lastehøyde. Dette kan oppfattes som kun en teknisk beskrivelse. Videre må en bruke 30 % av arealet til en hver tid til håndteringsområde, transportganger og trucker, og avsette plass slik at en kan losse varer til den enkelte havn nord for Tromsø. Er det slik å forstå at kapasitetskravet innebærer et absolutt areal tilsvarende 150 palleplasser, eller innebærer kravet også nødvendig håndteringsområder?

Svar:

Departementet presiserer at oppdraget og kapasitetskravet til lasterom innebærer at skipene skal kunne frakte 150 europaller med gods. Godskapasiteten på minimum 150 palleplasser europaller er således den reelle kapasiteten man kan frakte om bord, og nødvendige arealer til truckkjøring, palleheiser, omlasting og passasjer for sikker rømming, osv. kommer i tillegg.

For å unngå ev. uklarheter om hva som menes med kapasitetskravet til gods, har departementet gjort følgende presisering i vedlegg 8 utkast til kontrakt, bilag A oppdragsgivers kravspesifikasjon pkt. 3.1:

- Godskapasitet Tromsø–Kirkenes: *Realkapasitet på 150 palleplasser (europaller) i lasterom med normal lastehøyde, hvorav minimum 20 palleplasser til frakt av frysevarer og 20 palleplasser til frakt av kjølevarer.*

Spørsmål 61:

Det vises til vedlegg 8 bilag A avsnitt 3.14 vedrørende krav til klima og miljø. Det bes om at departementet legger ut informasjon om hvilke havner som har infrastruktur til å kunne levere landstrøm og hvilken kapasitet som tilbydes/kan tilbydes.

Svar:

Departementet legger til grunn at tilbyderne innhenter relevante opplysninger hos havneierne ved behov. Vi gjør oppmerksom på at Enova støtter etablering av landstrøm. Gjennom hittil tre konkurranser har Enova gitt tilsagn om støtte til etablering av landstrømanlegg blant annet i havner i Bergen, Ålesund, Trondheim og Tromsø. Tildelingene i den fjerde konkurransen annonseres etter planen før nyttår.

Spørsmål 62:

Det vises til vedlegg 8 bilag A avsnitt 2.4 vedrørende krav til ruteproduksjon og informasjon. Det bes om at departementet legger ut statistisk informasjon om takster som er benyttet for årene 2012, 2013, 2014, 2015 og 2016. Så vel for distansereisende som for øvrige passasjerer.

Svar:

I den gjeldende avtalen er det fastsatt et maksimaltakstregulativ for billett til distansepassasjerer. Regulativet gjelder per 1. oktober 2004, se tilleggsopplysning 2. Dagens leverandør kan velge å tilby lavere takster enn takstene i maksimaltakstregulativet. For kjøplasser er det ikke fastsatt maksimaltakster i gjeldende avtale.

Rapporteringsinstruksen for avtaleperioden omfatter ikke innhenting av prisinformasjon. Takster for kjøplasser og takster lavere enn maksimaltakstregulativet er også et kommersielt anliggende. Det foreligger derfor ikke statistikk over de historiske priser for distansepassasjerer.

Takster for øvrige passasjerer er å anse som et kommersielt anliggende. Det foreligger derfor ikke statistikk over slike takster.

Spørsmål 63:

Det bes om at departementet legger ut statistisk informasjon om gjennomsnittlig seilingsdistanser for distansereisende og øvrig passasjerer for årene 2012, 2013, 2014, 2015 og 2016.

Svar:

Gjennomsnittlige seilingsdistanser for distansepassasjerer rapporteres for hvert kvartal i årsrapportene fra dagens leverandør. Vi viser til utdrag fra årsrapportene på departementets nettsider, [her](#).

Spørsmål 64:

Det vises til spørsmål 18 i notatet med spørsmål og svar til konkurransegrunnlaget. Departementet har vurdert at det ikke er behov for å avholde en tilbudskonferanse og anser at spørsmål best kan besvares skriftlig i «spørsmål og svar» i Doffin. I tidsplanen for tilbudsprosessen er det opplyst at frist for å levere tilbud er 3. januar 2018.

Fristen for svar på spørsmål ønskes på denne bakgrunn endret til 15. desember 2017. Dette også av hensyn til det betydelige omfang til krav og spesifiserte krav til tilbudet.

Svar:

Fristen for å stille spørsmål til konkurransegrunnlaget ble satt ut fra hensynet til at alle tilbydere skulle ha tilstrekkelig tid til å ivareta ev. endringer som følge av spørsmål og svar innen tilbudsfristen 3. januar 2018. Departementet forlenger fristen for å stille spørsmål til konkurransegrunnlaget til 22. november 2017. Departementet vil publisere mottatte spørsmål den 23. november 2017. Vi tar sikte på å besvare alle spørsmål fortløpende, og senest innen utgangen av arbeidsdagen 8. desember 2017. Departementet legger opp til at det ikke foretas ytterligere endringer i konkurransegrunnlaget etter 8. desember 2017.

Departementet har oppdatert fristen i tabellen over viktige datoer i konkurransegrunnlaget kapittel 1.7.

Spørsmål 65:

I kontraktens bilag A 3.21 står det at "Fartøyet skal ha toalett tilpasset funksjonshemmede på hvert passasjerdekk". Med passasjerdekk, menes også lugardekk der det utelukkende er lugarer? Kan eventuelt toalett tilpasset funksjonshemmede på lugardekk, være implementert i bookbare lugarer eller må de også på lugardekk være allment tilgjengelig?

Svar:

Departementet presiserer at fartøyet skal ha toalett tilpasset funksjonshemmede på hvert passasjerdekk *der det er felles oppholdsareal til passasjerer*. På dekk som utelukkende består av lugarer er det tilstrekkelig at det finnes toaletter tilpasset funksjonshemmede i lugarer som kan bestilles.

Spørsmål 66:

Definisjonen av øvrige reisende i kontrakten, jf. vedlegg 8 utkast til kontrakt kapittel 1.4 sier: «... enten pakken selges av leverandør eller annen reisearrangør». Kan dette tolkes slik at dette gjelder pakker satt sammen av leverandør, dvs. hvis leverandør selger en plass for distansereisende til en annen reisearrangør som igjen legger til andre komponenter før han selger det videre som en pakke til kunden der de ulike komponentene er priset hver for seg, vil da disse passasjerene defineres som en «distansereisende» eller som «øvrige reisende»?

Svar:

En reisende er definert som øvrig reisende når vedkommende kjøper en plass som en del av en pakke med *obligatoriske* tilleggskomponenter. Dette gjelder både når kjøpet skjer direkte fra leverandør og annen reisearrangør. Vi viser for øvrig til definisjonene av distansereisende og øvrige reisende i vedlegg 8 utkast til kontrakt kapittel 1.4.

Spørsmål 67:

Det vises til vedlegg 8 utkast til kontrakt, bilag A punkt 3.21 om krav om toalett tilpasset funksjonshemmede på hvert passasjerdekk. Hva definerer oppdragsgiver som passasjerdekk? Menes fellesarealer eller er lugardekk også inkludert?

Svar:

Vi viser til svar på spørsmål 65.

Spørsmål 68:

Det vises til vedlegg 8 utkast til kontrakt kapittel 13. En riktig risikofordeling er avgjørende for å få en riktig pris. I de fleste større kontrakter med det offentlige betyr dette i praksis at hver av partene bærer risikoen innenfor egen kontroll, mens det offentlige bærer risikoen for forhold ingen av partene kan kontrollere. På denne måten behøver det offentlige bare å betale for risiko som materialiseres, ikke mulighetene for at det vil skje. I denne kontrakten er imidlertid risikoen for en rekke forhold utenfor partenes kontroll lagt på leverandøren. Dette gjelder som eksempler risikoen for passasjerinntekter, havneavgifter, kommunale avgifter, fylkeskommunale- og kommunale vedtak mv. Vil departementet vurdere å endre risikoprofilen i kontrakten, slik at det blir mer forutsigbarhet for leverandørene?

Svar:

Kontrakten er en tjenstekonsesjonskontrakt der leverandøren bærer risikoen for inntektene og kostnadene knyttet til tjenesten. Departementet legger til grunn at leverandørene selv gjør en vurdering av inntektene og kostnadene som tjenstekonseptet vil innebære.

Spørsmål 69:

Det vises til vedlegg 8 utkast til kontrakt, bilag A punkt 4.7. Kan departementet nærmere definere hva som menes med «ansatte som direkte arbeider med å oppfylle kontrakten»? Kan dette forstås som sikkerhetsbemanningen på skipene som leverandøren benytter til oppdraget?

Svar:

Med ansatte som direkte arbeider med å oppfylle kontrakten menes nødvendig sikkerhetsbemanning samt andre ansatte som er nødvendig å ha i jobb for å oppfylle de kravene som er fastsatt i kontrakten.

Spørsmål 70:

I brev av 6. november utvider Klima og miljødepartementet (KLD) oppdrag gitt Sjøfartsdirektoratet 4. juli om å gjøre en «nærmere vurdering med sikte på forbud mot utslipp av kloakk, rensed og urensed», slik at tiltak skal være iverksatt senest innen utgangen av 2018. KLD viser til Marpol annek IV, og at reglene i vedlegget krever at «alle større skip i internasjonal fart» skal være utstyrt med kloakkrensaneanlegg, desinfiseringsanlegg og/eller oppsamlingstank.

KLD viser også til vedleggets 11.1 (Marpol annek IV) som krever at urensed kloakk kun skal skje utenfor 12-milssonen. Klima og miljøvervministeren konkretiserer etter det vi kan se oppdraget, og uttaler i forbindelse med oppdraget at grensen for alle passasjerskip skal flyttes ut til 12 nautiske mil, langs hele kysten. Kan Samferdselsdepartementet redegjøre for hvilke påvirkning Klima og miljøverndepartementets oppdrag, inkludert ministerens konkretisering, får for miljøkravene i Konkurransesgrunnlaget for Kystruten?

Svar:

Departementet legger til grunn at relevante lover og regler skal overholdes av leverandørene. Resultatene fra Sjøfartsdirektoratets utredning er foreløpig ikke klare. Det er derfor usikkert i hvilken grad forslagene vil få konsekvenser for kystruten Bergen–Kirkenes. I den videre oppfølgingen av forslagene fra Sjøfartsdirektoratet, legger Samferdselsdepartementet til grunn at det gjøres en vurdering av de økonomiske konsekvensene, jf. utredningsinstruksen.

Spørsmål 71:

Det vises til vedlegg 8 utkast til kontrakt kapittel 6.6. og hvordan Oppdragsgiver vil forholde seg ved forsinket oppstart som skyldes at skip leveres forsinket fra verft. Det fremgår av kontraktens kapittel 6.6 at det anses som mislighold som følge av grov uaktsomhet dersom leverandøren ikke kan starte ruteproduksjonen til fastsatt oppstart. Slikt mislighold gir etter pkt 6.3 grunnlag for konvensjonalbot tilsvarende to ganger avtalt vederlag. Oppdragsgiver har også adgang til å heve kontrakten ved vesentlig mislighold, jf pkt 6.8. Et mislighold som skyldes grov uaktsomhet vil normalt måtte anses som et vesentlig mislighold, som dermed gir hevningsrett. Hvor mange dagers forsinket oppstart vil Oppdragsgiver akseptere før kontrakten heves?

Svar:

Departementet legger opp til en tett oppfølging av leverandøren(e) i oppstartsperioden og det stilles omfattende krav til dokumentasjon og gjennomføring av aktiviteter som skal sikre rettidig oppstart av driften. Departementet vil gjøre en konkret vurdering av eventuelle tiltak og grunnlaget for heving av kontrakten dersom dette blir en aktuell problemstilling.

Spørsmål 72:

Det vises til vedlegg 8 utkast til kontrakt, bilag C punkt 5.3 vedrørende eventuelt bortfall av ekspeditørtjenester i havn (eller oppsigelse av inngått avtale). I hvilken utstrekning bærer operatøren ansvaret for viderebefordring av transportert gods til og fra vedkommende anløpssted?

Svar:

Kontrakten innebærer at leverandøren(e) skal sikre tilfredsstillende godstransport på strekningen Tromsø–Kirkenes tur–retur. Plikten er begrenset til befordring av gods mellom anløpsstedene på strekningen. Viderebefordring av transportert gods til og fra anløpsstedet inngår ikke i kravet.

Spørsmål 73:

Det vises til vedlegg 8 utkast til kontrakt, bilag C punkt 5.3. Dersom veksten i havneknadene fortsetter tilsvarende siste fem år, vil totale havneknader for produksjonen i kystruten, under visse forutsetninger, nå 220 millioner kroner årlig i kommende kontraktsperiode. Skal avtalene SD krever dokumentert, regulere prisen i hele kontraktsperioden?

Svar:

Kravet skal dokumentere at leverandøren(e) har nødvendig tilgang til å anløpe de havnene til de rutetider som inngår i oppdraget. Departementet er ikke part i inngåelsen av avtaler med havnene og vi viser for øvrig til svar på spørsmål 32 og 33.

Spørsmål 74:

Siden oppdragsgiver parallelt med anbudet er ansvarlig for utredningen av ny havnelov, og havnekostnadene er en betydelig usikkerhetsfaktor i prissettingen, ser oppdragsgiver for seg en mekanisme om justerer for dette eller bærer operatøren hele risikoen?

Svar:

Departementet har valgt å videreføre en kontrakt der leverandøren(e) bærer alle kostnader knyttet til oppdraget, tilsvarende i dag. Vi viser for øvrig til svar på spørsmål 32 og 33.

Spørsmål 75:

Hvilke konkrete elementer ser oppdragsgiver regulert i den omtalte avtalen med havnene? Skal avtalen inkludere nivå, og eventuell rabatt på kaivederlag og anløpsavgift for kystrutens fartøy?

Svar:

Departementet er ikke part i inngåelsen av avtaler med havnene og forretningsvilkårene fastsettes ut fra alminnelige privatrettslige regler, jf. havne- og farvannsloven § 42. Se for øvrig svar på spørsmål 72.

Spørsmål 76:

Det vises til vedlegg 8 utkast til kontrakt, bilag A punkt 3.14. I svar på spørsmål vedrørende pålagt bruk av landstrøm svarer Oppdragsgiver både at operatørene er pålagt bruk av landstrøm der forholdene ligger til rette for det, men at man ikke er pålagt dette i «hver havn som tilbyr dette.» Hva mener Oppdragsgiver konkret vil utløse et pålegg om bruk av landstrøm?

Svar:

Et pålegg om bruk av landstrøm er knyttet til de havner som tilbyr dette og der liggetiden er tilstrekkelig lang til at det er hensiktsmessig å koble seg til anlegget.

Spørsmål 77:

Oppdragsgiver viser i svar på spørsmål 35 til at konkurranseloven sikrer operatørene mot urimelig prisfastsetting i havner. Hvordan mener Oppdragsgiver konkurranselovgivningen skal ivareta spørsmålet om urimelig prisfastsetting i havner overfor operatøren(-e) i Kystruten når Hålogaland lagmannsrett senest i dom 03.04 2017 Hurtigruten AS mot Bodø havn, slår fast at havnene langs ruten ikke konkurrerer om anløp av skipene i ruten (herunder lengden på liggetiden) og derfor fritt kan samarbeide om prisfastsettelsen overfor operatøren(-e) i Kystruten?

Svar:

I den nevnte dommen konkluderte lagmannsretten at Bodø havn ikke hadde brutt konkurranseloven og fastsatt en urimelig pris i dette tilfellet. Departementet legger til grunn at bestemmelsene i konkurranseloven §§ 10 og 11 gjelder også for havnenes prissetting overfor kystruteleverandørene. Bestemmelsene forbyr avtaler som har til formål eller virkning å hindre, innskrenke eller vri konkurransen, og et forbud mot utnyttelse av en dominerende stilling.

Spørsmål 78:

Oppdragsgiver slår fast at Operatørene selv må sikre at valgte løsning som tilbys er gjennomførbare, inkludert forsikringer om at valgte energibærere er tilgjengelig der det er behov. Hvordan vil Oppdragsgiver vise fleksibilitet i ruteplanen for operatører som av hensyn til bunkring har ulike behov for liggetid i havn?

Svar:

Den gjeldende ruteplanen danner utgangspunktet for utarbeidelsen av tilbud, jf. svar på spørsmål 7. Departementet minner om at ruteproduksjonen skal gjennomføres i henhold til kravene som beskrevet i vedlegg 8 utkast til kontrakt, bilag A. Se for øvrig ytterligere krav til ruteproduksjon ved eventuelt samarbeid mellom samarbeidsleverandører i vedlegg 8 utkast til kontrakt, bilag G.

Utestående spørsmål per 23.11, jf. svar på spørsmål 64

Spørsmål 79:

Krever oppdragsgiver en egen ISO-sertifisering, eller vil et for eksempel Sjøfartsdirektoratets Document of Compliance være tilfredsstillende der denne sertifiseringen inkluderer rederiets kvalitetsstyringssystem? Kan oppdragsgiver liste opp hva som menes med «eller tilsvarende». I tilfelle ISO velges – er det i så fall ISO 9001 oppdragsgiver krever?

Svar:

Kvalifikasjonskravet i konkurransegrunnlaget punkt 3.5 viser til at tilbyder skal ha et velfungerende kvalitetsstyringssystem for tjenestene som skal leveres. Dersom kravet dokumenteres med ISO-sertifikater, krever departementet sertifikatet ISO 9001 Quality management. Dersom kravet dokumenteres med annen dokumentasjon tilsvarende ISO-sertifikat, krever departementet dokumentasjon på at leverandørens kvalitetsstyringssystem er revidert/sertifisert av en uavhengig tredjepart innen driftsstart. Som minimum kreves Safety Management System (SMS) og Document of Compliance (DOC) i henhold til ISM-koden. Som dokumentasjon på at kvalifikasjonskravet er oppfylt ved tilbudsfrist, er det tilstrekkelig at tilbyder leverer en beskrivelse av kvalitetsstyringssystem og en egenerklæring på at tilbyderen kommer til å ha gyldige sertifiseringer ved oppstart.

Departementet viser til for øvrig til vedlegg 8 utkast til kontrakt, bilag A oppdragsgivers kravspesifikasjon pkt. 3.5 og 4.2. Her fremgår det at leverandør og fartøy skal tilfredsstille gjeldende krav og ha gyldige sertifikater for aktuelt fartsområde. Frister for når dokumentasjonen skal være levert følger av vedlegg 8 utkast til kontrakt, bilag C kapittel 5.3

Departementet har presisert dokumentasjonskravet i konkurransegrunnlaget kapittel 3.5: Beskrivelse av kvalitetsstyringssystem og en egenerklæring på at tilbyderer kommer til å ha ISO 9001 sertifikat eller tilsvarende dokumentasjon utstedt av en uavhengig tredjepart.

Spørsmål 80:

I konkurransegrunnlaget er det beskrevet regler for beregning av avkastning på sysselsatt kapital og eventuell overkompensasjon. Modellen bygger på forskjellige fordelingsprinsipper på investeringer, avskrivninger og personal og kapasitetskostnader. Når det gjelder havnekostnader skal kapasitetsnøkkelen benyttes som fordelingsprinsipp.

Det statlige oppdrag forutsetter 34 anløp og det gis anledning til å drive øvrig virksomhet på samme skip som tilleggs-virksomhet under denne forutsetning. Det blir da mer korrekt at havnekostnadene dekkes i sin helhet av statens oppdrag. Er dette noe departementet vil vurdere?

Svar:

Vi viser til svar på spørsmål 68 og 74.

Spørsmål 81:

Det bes om at departementet opplyser om hvilke kategorier av personal og hvor mange ansatte som inngår i sikkerhetsbemanningen.

Svar:

Informasjon om ansatte som nåværende leverandør har knyttet til ruteproduksjonen som konkurransen gjelder, kan innhentes ved at tilbyderer kontakter oppdragsgiver senest 10 dager innen tilbudsfristen, jf. konkurransegrunnlaget kapittel 2.4. Dette gjelder også informasjon om sikkerhetsbemanningen.

Spørsmål 82:

Det vises til vedlegg 8 pkt 5.4 «Samarbeidsplikt». Kan departementet vise til andre tilsvarende samarbeidsavtaler som referanse?

Svar:

Gjennom spesifikasjonen av hva en samarbeidsavtale skal inneholde, har departementet søkt å legge til rette for at skal ha handlefrihet til å etablere hensiktsmessige løsninger for denne spesifikke leverandørene sammen tjenesten. Departementet er ikke kjent med andre samarbeidsavtaler som nødvendigvis er egnet som referanse i dette tilfellet.

Spørsmål 83:

Departementet understreker i vedlegg 8, bilag G at tjenesten skal fremstå så enhetlig som mulig. Kan departementet utdype hva som legges til grunn for at samarbeidet skal oppleves som enhetlig?

Svar:

Samarbeidsleverandørene skal inngå en samarbeidsavtale som regulerer de nødvendige forhold for å sikre at tjenesten fremstår så enhetlig som mulig for brukerne av

transporttjenestene på kystruten. Departementet viser til kapittel 2.3-2.6 i vedlegg 8 utkast til kontrakt, bilag G. Det følger av denne at en enhetlig tjeneste ivaretas gjennom felles ruteplan, felles informasjon om rutetilbudet og enkle, effektive løsninger for billettkjøp, effektiv godshåndtering og rutiner for avvikshåndtering.

Spørsmål 84:

Ser departementet noen utfordringer med at det både stilles krav til en enhetlig tjeneste og at anbudet ikke skal være i strid med konkurranselovgivningen?

Svar:

Samarbeidet skal være så enhetlig som mulig innenfor rammene av konkurranseloven. Se for øvrig svar på spørsmål 45 og 83.

Spørsmål 85:

Det vises til spørsmål 66 og svar på dette. Har operatør plikt til å selge ledig dekkskapasitet og/eller køykapasitet til andre reisearrangører? Om så er tilfelle, gjelder dette kun på den kapasiteten som Staten har fastsatt som minimumskapasitet og gjelder dette uavhengig av reisestrekning? Vil operatør kunne sette begrensninger i salg av kapasitet til andre reisearrangører?

Svar:

Leverandøren(e) har ikke plikt til å selge ledig dekkskapasitet og/eller køyekapasitet til andre reisearrangører.

Supplerende opplysninger og endringer til konkurransegrunlaget

1) Vedlegg 8 utkast til kontrakt, bilag E kapittel 1.1: «Det avtalte vederlaget for det enkelte år er gjort med forbehold om at Stortinget ved de årlige budsjettvedtak stiller de nødvendige beløp til disposisjon, jf. § 3» er endret til «Det avtalte vederlaget for det enkelte år er gjort med forbehold om at Stortinget ved de årlige budsjettvedtak stiller de nødvendige beløp til disposisjon.»

2) Vedlegg 8 utkast til kontrakt, bilag A pkt. 3.1: «Godskapasitet Tromsø–Kirkenes: 150 palleplasser (europaller) i lasterom med normal lastehøyde, hvorav minimum 20 palleplasser til frakt av frysevarer og 20 palleplasser til frakt av kjølevarer» er endret til «Godskapasitet Tromsø–Kirkenes: 150 palleplasser (europaller) i lasterom med normal lastehøyde, hvorav minst halvparten skal utgjøre lasterom til tørrlast og minimum 20 palleplasser i fryserom og 20 palleplasser i kjølerom».

3) Vedlegg 8 utkast til kontrakt, bilag B pkt. 3.1: «Godskapasitet Tromsø–Kirkenes: 150 palleplasser (europaller) i lasterom med normal lastehøyde, hvorav minimum 20 palleplasser til frakt av frysevarer og 20 palleplasser til frakt av kjølevarer» er endret til «Godskapasitet Tromsø–Kirkenes: 150 palleplasser (europaller) i lasterom med normal lastehøyde, hvorav

minst halvparten skal utgjøre lasterom til tørrlast og minimum 20 palleplasser i fryserom og 20 palleplasser i kjølerom».

4) Vedlegg 8 utkast til kontrakt, underbilag D kapittel 2.1: «Oppsettet for regnskapet tar utgangspunkt i oppsettet for budsjettet i vedlegg 4 i konkurransegrunnlaget» er endret til «Oppsettet for regnskapet tar utgangspunkt i oppsettet for budsjettet i vedlegg 3 i konkurransegrunnlaget».

5) Vedlegg 8 utkast til kontrakt, bilag E kapittel 3: «For distansereisende med køyeplasser skal taksten ikke overstige den prisen øvrige reisende betaler for reise med tilsvarende køyeplass» er endret til «For distansereisende med køyeplasser skal taksten ikke overstige den prisen øvrige reisende betaler for tilsvarende reise med køyeplass på samme skip».

6) Vedlegg 8 utkast til kontrakt kapittel 11: «Rimelig avkastning for oppdraget er fastsatt til 9 % over driftsperioden sett under ett» er endret til «Rimelig avkastning for oppdraget er fastsatt til inntil 9 % over driftsperioden sett under ett».

7) Vedlegg 3 prisskjema og budsjett: Departementet har presisert i regnearkene «pris og budsjett pakke 1», «pris og budsjett pakke 2 el. 3» og «pris og budsjett pakke 3» at alle tall skal oppgis i 1000 kroner i 2018-kroner.

8) Vedlegg 3 prisskjema og budsjett: Ved en inkurie lå det ikke riktige formler for beregning av kapasitetsnøkkelen for år 2 til 10 i regnearkene «pris og budsjett pakke 1», «pris og budsjett pakke 2 el. 3» og «pris og budsjett pakke 3». Disse formlene er nå korrigert.

9) Vedlegg 8 utkast til kontrakt, bilag A pkt. 3.1: «Godskapasitet Tromsø–Kirkenes: 150 palleplasser (europaller) i lasterom med normal lastehøyde, hvorav minst halvparten skal utgjøre lasterom til tørrlast og minimum 20 palleplasser i fryserom og 20 palleplasser i kjølerom» er endret til «Godskapasitet Tromsø–Kirkenes: Realkapasitet på 150 palleplasser (europaller) i lasterom med normal lastehøyde, hvorav minst halvparten skal utgjøre lasterom til tørrlast og minimum 20 palleplasser i fryserom og 20 palleplasser i kjølerom».

10) Vedlegg 8 utkast til kontrakt, bilag B pkt. 3.1: «Godskapasitet Tromsø–Kirkenes: 150 palleplasser (europaller) i lasterom med normal lastehøyde, hvorav minst halvparten skal utgjøre lasterom til tørrlast og minimum 20 palleplasser i fryserom og 20 palleplasser i kjølerom» er endret til «Godskapasitet Tromsø–Kirkenes: Realkapasitet på 150 palleplasser (europaller) i lasterom med normal lastehøyde, hvorav minst halvparten skal utgjøre lasterom til tørrlast og minimum 20 palleplasser i fryserom og 20 palleplasser i kjølerom».

11) Konkurransegrunnlaget kapittel 1.7: Frist for å stille spørsmål til konkurransegrunnlaget er endret fra 15.11.2017 til 22.11.2017.

12) Konkurransegrunnlaget kapittel 3.5: «ISO-sertifikat eller tilsvarende som beskriver leverandørens kvalitetsstyringssystem» er endret til «Beskrivelse av kvalitetsstyringssystem og en egenerklæring på at tilbyderer kommer til å ha ISO 9001 sertifikat eller tilsvarende dokumentasjon utstedt av en uavhengig tredjepart».

13) Konkurransesgrunnlaget vedlegg 6 er oppdatert med nytt kapittel 3.3:

I forbindelse med behandlingen av innstilling 95 S (2017-2018) fattet Stortinget vedtak 391 som følger:

Stortinget ber regjeringen forhandle fram ei avtale om miljøbonus der rederi kan bli kompensert for kvart tonn CO2 som vert redusert utover krava i anbodet i løpet av kontraktperioden, etter at kontrakt med operatøren(ane) på Kystruta er inngått.

Oppdragsgiver vil følge opp dette vedtaket innenfor rammene av statsstøtteregulverket og anskaffelsesregulverket, jf. særlig konsesjonskontraktforskriften kapittel 13. Dialog og forhandlinger om en bonus vil skje etter inngåelse av kontrakten(e). Departementet har på nåværende tidspunkt ikke tatt stilling til bonusens størrelse, innretning eller tidspunktet for forhandling om en bonus.

14) Ettersom Stortingets vedtak, jf. pkt. 13 ble kjent først 20.12.2017, har departementet forlenget tilbudsfristen noe for å gi tilbyderne tid til å forholde seg til vedtaket.

Konkurransesgrunnlaget kapittel 1.7 er oppdatert med nye tidspunkter for å levere tilbud, tilbudsåpning og tilbudsevalueringer og forhandlinger, jf. uthevinger i nedenstående tabell.

Aktivitet	Tidspunkt
Kunngjøring Doffin og TED	19.9.2017
Melding om tilbyder har til hensikt å levere tilbud og ønske om tilbudskonferanse	19.10.2017
Eventuell tilbudskonferanse	Uke 44-45
Frist for å stille spørsmål til konkurransesgrunnlaget	22.11.2017
Frist for å levere tilbud	12.1.2018 kl. 12:00
Tilbudsåpning	12.1.2018 etter kl. 12
Tilbudsevaluering og forhandlinger	Uke 3-9 2018
Meddelelse om valg av leverandør(er)	12.3.2018
Utløp klagefrist	22.3.2018
Kontraktsinngåelse	23.3.2018
Tilbudets vedståelsesfrist	1.6.2018 kl.12:00