

Rettingar, suppleringar eller endringar i konkurransegrunnlaget

1.0 Spørsmål og svar

Spørsmål 1:

Kan jeg vennligst få opplyst/bekreftet at inntektene som er angitt i materialet, f.eks. inntekt for April 2017 til Mars 2018 RRS-OSL-RRS oppgitt som kr. 6.814.965 + 6.674.003 er inklusive alle skatter, moms og avgifter?

Svar:

Alle passasjerinntektstall oppgitt i vedlegg 5 er nettotall, dvs. eksklusiv skatter og avgifter.

Spørsmål 2:

Hvordan skal tilbyderne beregne antall seter dersom en anbudsroute kombineres med mellomlanding på en kommersiell rute og visa versa?

Svar:

I vedlegg 2 til prosedyrereglene for flyrutekjøp fremgår det følgende i punkt 2.10.4:

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

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

Som beskrevet i andre avsnitt, må operatøren ved en kombinasjon av en rute underlagt forpliktelser til offentlig tjenesteytelse (FOT) og en rute uten slike forpliktelser (kommersiell), sikre at kapasiteten på FOT-ruten svarer til påkrevd minstekapasitet.

Spørsmål 3:

Spørsmål til vedlegg 5 – rettlede trafikkopplysninger: Erfaring fra tidligere flyruteanbud i Norge er at trafikken kan falle med opptil 50% når en ny aktør overtar. Dette som følge av at ny aktør prioriterer annerledes når det gjelder investering i årsverk, systemer og kompetanse knyttet til dynamisk prising, produktutvikling, global distribusjon og salg/markedsføring. Vil departementet be om dokumentasjon og gjøre en selvstendig vurdering av realismen knyttet til anbydernes trafikkinntekter?

Svar:

Samferdselsdepartementet understreker i vedlegg 5 om at trafikkopplysningene bare er ment som rettlede og at tilbyderne selv har ansvaret for tilbudsbudsjettene. Dette inkluderer antagelser om passasjerinntekter og antall passasjerer. Departementet, med bistand fra Luftfartstilsynet som fungerer som rådgiver for denne anskaffelsen, går gjennom alle delene

av de innkomne tilbudene for å vurdere om oppdragsgiver har rett og eller plikt til å avise tilbud i tråd med reglene i forskrift av 12. august 2011 nr. 833 om lufttransporttjenester i EØS (lufttransportforskriften). Forholdene ved tilbudene som vurderes med tanke på avvising, fremgår av § 18, 20, 21 og 22 i lufttransportforskriften, jf. vedlegg 6.

Spørsmål 4:

Samferdselsdepartementet opplyser i 4.2 i utlysningen at: «Det vil i kontraktperioden kunne kome ei regelverksendring på bremseeffekt. Vi ber spesifikt tilbydar om å vurdere om dette kan ha konsekvensar for yteevna på kortbaneoperasjonar for den flytypen tilbydar planlegger å nytte.» Vår vurdering er at dette kan få stor påvirkning på regulariteten på vinteroperasjonar. Vil dette resultere i trekk i tilskudd?

Svar:

I kontraktens punkt 7.5, se vedlegg 2, fremgår det at dersom antall kanselleringer som operatøren kunne ha unngått ved å treffe alle rimelige tiltak overstiger 1,5 prosent av det oppsatte antallet flyginger i ruteprogrammet, får operatøren ikke kompensasjon for de kanselleringene som overstiger 1,5 prosent. Påkrevd regularitet er 98,5 prosent, jf. kontraktens punkt 5.2.

I tilknytning til den ev. regelendringen omtalt i prosedyrereglene for flyrutekjøp punkt 4.2 vil oppdragsgiver vurdere om operatøren har gjennomført alle rimelige tiltak for å redusere mulige negative konsekvenser for regulariteten, f.eks. tekniske utbedringer på flymateriell hvis dette er relevant. Tilbyderen må selv vurdere risikoen for kostnader knyttet til å imøtekomme forventede nye regelverkskrav å ta hensyn til dette i beregningen av kravet til kompensasjon.

Hvis oppdragsgiver anser at operatøren har truffet alle rimelige tiltak for å opprettholde påkrevd regularitet, vil ikke kanselleringer grunnet f.eks. endrede krav til bremseeffekt som operatøren ikke kan gjøre ytterligere tiltak for å redusere konsekvensene av, gi grunnlag for tilskuddstrekk.

Spørsmål 5:

Vi har til hensikt å benytte fiskale- og Avinor-avgifter som gjelder fra henholdsvis 1/4-19 og 1/1-19. Det er kommet en høring fra Samferdselsdepartementet på lettelse i avgiftene. Vi er opptatt av at tilbydere forholder seg til samme nivåer når kostnader beregnes. Dette så ikke avgifter blir utslagsgivende for tilskuddsnivå. Kan Samferdselsdepartementet bekrefte at avgiftsnivåene som legges til grunn, samsvarer med vår tolkning?

Svar:

Dette er riktig. Tilbyderne skal legge til grunn skatte- og avgiftsnivået som gjelder ved tilbudsfristen 8. april 2019 gitt at det ikke skjer vedtak knyttet til skatter og avgifter som er kjent ved samme dato, men som trår i kraft før oppstart av ny avtaleperiode 1. april 2020. Samferdselsdepartementet vil i så fall informere de registrerte tilbyderne om dette før tilbudsfristen.

Endringer i skatter og avgifter mellom tildeling av kontrakt og oppstart av ny kontraktsperiode vil i stedet gi grunnlag for reforhandling, jf. kontraktens punkt 9.2 i vedlegg 2.

Spørsmål 6:

Det finnes mindre flytyper med trykkabin ned til 9 seter som har en motor.

- a. Vil Samferdselsdepartementet akseptere mindre flytyper med 1 motor og 1 pilot?
- b. Vil Samferdselsdepartementet akseptere mindre flytyper med 1 motor og 2 piloter?

I Forordning (EF) nr. 1107/2006 — om funksjonshemmede og bevegelseshemmede personers rettigheter i forbindelse med lufttransport:

Artikkel 4

1. Uten at det berører bestemmelsene i artikkel 3 kan et luftfartsselskap, dets agent eller en reisearrangør på grunnlag av en funksjonshemning eller bevegelseshemning nekte å godta en reservasjon fra eller ombordstigning for en funksjonshemmet eller bevegelseshemmet person

a) for å oppfylle gjeldende sikkerhetskrav fastsatt i folkeretten, fellesskapsretten eller nasjonal lovgivning eller for å oppfylle sikkerhetskrav fastsatt av myndigheten som utstedte godkjenningssertifikatet til det berørte luftfartsselskapet (et luftfartsselskap, dets agent eller en reisearrangør kan kreve at en funksjonshemmet eller bevegelseshemmet person ledsages av en person som kan gi den nødvendige assistansen til den funksjons- eller bevegelseshemmede personen)

b) dersom luftfartøyets størrelse eller dører gjør det fysisk umulig med ombordstigning eller transport av funksjonshemmede eller bevegelseshemmede personer.

- c. Vil Samferdselsdepartementet vurdere handikappede og bevegelseshemmedes mulighet til å benytte rutetilbudet med tanke på flyets størrelse når valg av tilbyder fastsettes?

Svar:

a) og b)

Det er riktig at EASA (European Aviation Safety Agency) har åpnet for kommersiell flyging med 1 motors fly under natt og IMC (Instrument Meteorological Conditions - skyer og instrumentforhold). En slik flyging vil være gjenstand for myndighetsgodkjenning av Luftfartstilsynet.

En av delene som skal evalueres er selskapets prosedyrer for å kunne gjennomføre en trygg nødlanding i tilfelle motorbortfall, på et hvilket som helst tidspunkt i flygingen for en hvilken som helst del av ruten.

For land som f.eks. Nederland og Danmark er dette kravet lettere å innfri, ettersom disse landene er dominert av flatt terreng og har flere områder som egner seg for nødlanding. I Norge derimot, som er dominert av fjellandskap og terreng som gjør det svært utfordrende å finne en egnet landingsplass, vil dette være adskillig vanskeligere. Luftfartstilsynet vil derfor nasjonalt fastsette krav til minimum skydekkehøyde og sikt (3000 fot og 5 km sikt) som i alle

fall vil gi piloten mulighet til å speide etter og glidefly inn til et egnet landingssted ved motorbortfall. Luftfartstilsynet har varslet departementet at dette kravet vil bli publisert i en AIC (Aeronautical Information Circular) så snart som mulig. Luftfartstilsynet har videre varslet at et slikt krav etter planen vil bli forskriftsfestet mot slutten av året.

Med disse værbegrensningene ivaretatt vil det være mulig å tillate kommersielle passasjerflygninger med 1 motors fly (forutsatt at operatøren ellers har adekvate prosedyrer og treningsprogrammer på plass). Imidlertid vurderer Luftfartstilsynet at denne operasjonsformen lite egnet til ruteflyging. Ved ruteflyging gjennomføres flygingene etter en tidtabell snarere enn etter værforholdene. En flyoperasjon med 1 motors fly ville i løpet av kort tid få store problemer med regulariteten (kanskje spesielt i vinterhalvåret) med slike værbegrensninger.

I praksis vil derfor 1 motors fly ifølge Luftfartstilsynet uegnet til å operere på rutene omfattet av denne konkurransen som har klare krav til regularitet og setetilbud.

Når det gjelder problemstillingen om antall piloter i 1 motors fly, planlegger Luftfartstilsynet å innføre restriksjoner på ruteflyging på kortbanenettet når det gjelder bemanning med bare en pilot. Dette begrunnet i kompleksiteten – som igjen er bakgrunnen for selve kortbaneforskriften. Luftfartstilsynet vil etter planen publisere en AIC (Aeronautical Information Circular) om dette våren 2019 og senere i forskriftsform (tidligst senhøsten 2019).

c)

Samferdselsdepartementet har ikke stilt særskilte krav til universell utforming utover de generelle reglene som gjelder på området, jf. forskrift om universell utforming av lufthavner, og om funksjonshemmedes og bevegelseshemmedes rettigheter ved lufttransport.

<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2013-07-16-919>

Dette er derfor ikke et eget vurderingskriterium knyttet til tildeling av kontrakt(ene).

Spørsmål 7:

Vil Samferdselsdepartementet akseptere at operatører driver anbudsruer i Norge fra en base utenfor Norge?

Svar:

Samferdselsdepartementet stiller ikke noen særskilte krav om til hvordan operatørene skal organisere tjenesteproduksjonen (base), men i konkurransegrunnlagets del 5.5.3 *Utgreiing av oppstart og gjennomføringsevne* beskrives det hvilken dokumentasjon som bør legges ved tilbudet. Faktorer relatert til tjenesteinfrastruktur er omtalt under operative og tekniske forhold, jf. h-r. Tilbyderen må dermed i sitt tilbud beskrive og sannsynliggjøre hvordan organiseringen av rutedriften vil sikre at operatøren kan levere påkrevd minsteproduksjon og regularitet. Denne dokumentasjonen vil bli gjennomgått av Samferdselsdepartementet og Luftfartstilsynet, som fungerer som rådgiver for departementet for denne anskaffelsen, for vurdere spørsmål om tildeling av kontrakt og mulig avvisning av de innkomne tilbudene.

Spørsmål 8:

Vil Samferdselsdepartementet kreve at et ev utenlandsk registrert flyselskap følger norsk lovgivning hva gjelder ansettelsesforhold, inkludert norsk arbeidsgiveravgift og andre særnorske arbeidsrettslige forskrifter?

- a. Ved bruk av base utenfor Norge
- b. Ved bruk av base i Norge.

Svar:

a) og b)

Samferdselsdepartementet har ikke stilt krav til lønns- og arbeidsvilkår i konkurransegrunnlaget siden det ikke eksisterer noen allmengjort tariffavtale eller sektorspesifikk minstelønn med virkeområde for denne konkurransen. I praksis betyr dette at svaret på spørsmålene avhenger av måten tjenestene produseres på og om dette medfører at norske regler om arbeidsmiljø, skatt, avgifter og så videre kommer til anvendelse. Det er ikke mulig å gi et generelt svar på dette.

Uansett gjelder de samme betingelsene som innenfor den kommersielle luftfarten. Dersom tjenestene produseres ved hjelp av personell som oppholder seg over lengre tid i Norge, og i realiteten starter og avslutter sitt arbeid fra et sted i Norge, er hovedregelen at norsk rett kommer til anvendelse på ansettelsesforholdet. Her trenger vi mer informasjon om produksjonsmåten for å gi et fullstendig svar.

2.0 Tilleggsinformasjon

2.1 Informasjon fra Luftfartstilsynet

Se informasjon om en motors fly fra Luftfartstilsynet via lenkene under:

<https://luftfartstilsynet.no/aktorer/regelverk/aic/aic-n/2019/0919-varminima-ved-godkjenning-av-erhvervsmessige-set-imc-operasjoner-i-norge/>

<https://luftfartstilsynet.no/aktorer/regelverk/aic/aic-n/2019/0819-informasjon-om-kommende-forslag-om-pabud-om-multicrewkonsept-for-ruteflyginger-pa-norske-kortbanelufthavner/>

2.2 Oppdaterte trafikkopplysninger

Operatøren har opplyst Samferdselsdepartementet om at det har vært avvik for både trafikk- og inntektstall på ruten Sandane-Bergen. De riktige tallene er merket med **rød** skrift i tabellene under.

01APR2016-31MAR017_Pax

VESTNO	Ankomst				
	BGO	HOV	OSL	SDN	SOG
	Pax	Pax	Pax	Pax	Pax
Avreise	0	9356	0	2027	6374

BGO					
HOV	11143	0	0	0	0
OSL	0	0	0	15700	21136
SDN	1789	0	15044	0	0
SOG	5691	0	24347	0	0

01APR2016-31MAR017_Inntekter

VESTNO	Ankomst				
	BGO	HOV	OSL	SDN	SOG
	Inntekt	Inntekt	Inntekt	Inntekt	Inntekt
Avreise					
BGO	0	9196300	0	2320028	5120195
HOV	11517804	0	0	0	0
OSL	0	0	0	19058022	22982769
SDN	2596135	0	18269319	0	0
SOG	4667950	0	26630726	0	0

01APR2017-31MAR018_Pax

VESTNO	Ankomst				
	BGO	HOV	OSL	SDN	SOG
	Pax	Pax	Pax	Pax	Pax
Avreise					
BGO	0	10780	0	1722	6671
HOV	10925	0	0	0	0
OSL	0	0	0	15318	19587
SDN	1627	0	14157	0	0
SOG	5468	0	23337	0	0

01APR2017-31MAR018_Inntekter

VESTNO	Ankomst				
	BGO	HOV	OSL	SDN	SOG
	Inntekt	Inntekt	Inntekt	Inntekt	Inntekt
Avreise					
BGO	0	10067950	0	1931020	5079032
HOV	11013752	0	0	0	0
OSL	0	0	0	18988809	21483199
SDN	2219553	0	17579207	0	0
SOG	4336119	0	26019732	0	0

2.3 Oppdaterte tall for passasjerinntekter 1. april 2016 – 31. mars 2017 og 1. april 2017 – 31. mars 2018, jf. vedlegg 5

Operatøren av rutene omfattet av denne konkurransen har tidligere oppgitt at inntekter er nettopført, men har nå oppgitt at enkelte skatter og avgifter (G2 og ZN) er med i inntektene, og

er derfor ikke nettoført. Dette medfører at de veiledende inntektsopplysningene er for høye dersom man legger nettoinntekter til grunn. Tabellene nedenfor viser hvor mye inntekter som er avgifter av de oppgitte passasjerinntektene for driftsårene 1. april 2016 – 31. mars 2017 og 1. april 2017 – 31. mars 2018. I tillegg følger oppdaterte matriser for passasjerinntekter.

Revidert inntektstabell 1. april 2016 – 31. mars 2017:

Tabell

Tall i 1000 kr	Sum
RRSOSL	1 041
FDEOSL	4 301
SOGOSL	2 779
SDNOSL	1 878
HOVBGO	1 253
SOGBGO	737
SDNBGO	233
Sum	12 223

Matrise

FDEFDE	BOO	
	FDE	OSL
	Inntekt	Inntekt
Avreise		
FDE	0	42233296
OSL	40855198	0

OSLRRS	Ankomst	
	OSL	RRS
	Inntekt	Inntekt
Avreise		
OSL	0	6476744
RRS	6680094	0

VESTNO	Ankomst				
	BGO	HOV	OSL	SDN	SOG
	Inntekt	Inntekt	Inntekt	Inntekt	Inntekt
Avreise					
BGO	0	8570043	0	2203447	4751602
HOV	10891547	0	0	0	0
OSL	0	0	0	18118774	21593236
SDN	2479554	0	17330071	0	0
SOG	4299357	0	25241193	0	0

Revidert inntektstabell 1. april 2017 – 31. mars 2018:

Tabell

Tall i 1000 kr	Sum
RRSOSL	1 410
FDEOSL	4 518
SOGOSL	2 864
SDNOSL	1 966
HOVBGO	1 448
SOGBGO	810
SDNBGO	234
Sum	13 250

Matrise

FDEFDE Avreise	Ankomst	
	FDE	OSL
	Inntekt	Inntekt
FDE	0	40538026
OSL	39698479	0

OSLRRS	Ankomst	
	OSL	RRS
	Inntekt	Inntekt
Avreise		
OSL	0	6109906
RRS	5969467	0

VESTNO	Ankomst				
	BGO	HOV	OSL	SDN	SOG
	Inntekt	Inntekt	Inntekt	Inntekt	Inntekt
Avreise					
BGO	0	9343888	0	1813796	4674084
HOV	10289690	0	0	0	0
OSL	0	0	0	18005579	20051321
SDN	2102329	0	16595977	0	0
SOG	3931171	0	24587854	0	0