

Rettinger, suppleringer eller endringer i konkurransegrunnlaget

Spørsmål og svar

Spørsmål 1:

Det står i utlysningen at «*Ei ny større lufthavn ved Mo i Rana, som erstatter kortbanelufthamna Mo i Rana lufthavn (Røssvoll), er planlagt å opne for ordinær drift våren 2027. Dette kan få konsekvensar for reisemønstra på Helgeland, fyrst og fremst Mo i Rana, Mosjøen og Sandnessjøen.*»

Vi ønsker å vite hvordan det er ment at vi skal forholde oss til denne opplysningen ettersom en ny lufthavn kan påvirke etterspørselen, mye eller lite på de nevnte plassene og om det er avhengig av hva slags ruter den nye lufthavnen får.

Vil innføringen av ny flyplass utløse mulighet for reforhandling i henhold til 9.1 av kontrakten gitt at det kommer inn et kommersielt tilbud på den nye flyplassen som forringer etterspørselen på anbudsrutene på Helgeland?

Svar:

Opplysningene om den planlagte byggingen av en ny lufthavn ved Mo i Rana inngår i del 4 *Forhold tilbyderane plikter å gjøre seg kjent med* i prosedyrereglene for flyrutekjøp i utlysningensdokumentet. Samferdselsdepartementet legger derfor til grunn at tilbyderne gjør en selvstendig vurdering av hvordan dette vil kunne påvirke etterspørselen på de berørte ruteområdene.

Som det fremgår i vedlegg 5 *Rettleiande trafikkopplysningar*, er tilbyderne selv ansvarlig for å beregne inntektene for rutene omfattet av forpliktelser til offentlig tjenesteytelse. Oppdragsgiver viser også her til vurderingene til Oslo Economics i den transportfaglige utredningen, gjennomført på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, der etterspørselseffekter av en ny lufthavn inngår, se lenke [Forslag til offentlig kjøp av regionale flyruter | Oslo Economics](#).

Ettersom det likevel er knyttet en betydelig usikkerhet til etterspørselseffektene, kan ikke Samferdselsdepartementet utelukke at det vil være grunnlag for reforhandlinger i tråd med 9.1 dersom de avviker vesentlig fra det som var naturlig å forvente på tilbudstidspunktet. Samferdselsdepartementet har imidlertid ikke anledning til og på forhånd fastslå hvilke forhold som kan gi grunnlag for reforhandling i henhold til kontraktens 9.1. Dette vil oppdragsgiver vurdere når et konkret reforhandlingskrav foreligger.

Spørsmål 2:

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

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

Svar:

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

Spørsmål 3:

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

Svar:

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

Spørsmål 4:

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

Svar:

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

utpreget konkrete og saksavhengige. Vi forstår at dette kan være utfordrende for en operatør som har behov for å beregne sin økonomiske risiko.

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

Dersom operatørene ønsker større klarhet, bør det i stedet arbeides for å klargjøre rettsreglenes innhold, blant annet gjennom regelverksarbeid som presiserer forordning (EF) nr. 261/2004. Hvis operatørene mener at Samferdselsdepartementet bør engasjere seg i hva som er rett forståelse av forordningen, eller hvilket innhold forordningen bør gis på dette punktet ved en fremtidig revisjon, så ber vi om å få beskjed om det.

Spørsmål 5:

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

Svar:

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

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

Spørsmål 6:

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

Svar:

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