

Rettinger, suppleringer eller endringer i konkurransegrunnlaget

Tilleggsopplysninger

Samferdselsdepartementet har mottatt en forespørsel om kontraktens punkt 5.12:

Flygingane som er omfatta av kontrakten skal utførast av tilbydaren sjølv. Leige av luftfartøy med mannskap ("wet-lease") er berre unntaksvis tillat, og berre dersom oppdragsgjevar aksepterer dette på førehand.

Dersom en tilbyder planlegger å benytte en annen operatør for gjennomføring av flygingene enn f.eks. det markedsførende selskapet, enten internt i selskapet eller med en annen operatør, må begge selskaper signere tilbudet og kontrakten ved ev. tildeling. Alle tilbydere må ha gyldig lisens i samsvar med forordning (EF) nr.1008/2008 av 24. september 2008 om felles regler for drift av lufttrafikk i Fellesskapet, jf. prosedyrereglene for flyrutekjøp punkt 3.2. Dette vil ikke utgjøre en avtale/løsning som omfattes av bestemmelsen som begrenser wet lease. Dette kommer heller ikke i konflikt med andre kontraktsbestemmelser. Vi understreker at tilbyderne samlet må oppfylle kravene som er stilt i kontrakt og konkurransegrunnlag.

Vi gjør videre oppmerksom på at dette ikke utelukker enhver form for wet lease senere i avtaleperioden med en operatør som ikke har signert tilbud eller kontrakt, men dette er bare unntaksvis tillatt og vil vurderes opp mot kontraktens punkt 5.12.

Spørsmål og svar

Spørsmål 1:

Vi har til hensikt å benytte fiskale- og Avinor-avgifter som gjelder fra henholdsvis 1.januar 2022 når MVA går tilbake til 12%, G2 gjeninnføres og øvrige Avinor-avgifter er på samme nivå som før Covid-19. Vi legger også opp til at alle passasjeravhengige avgifter (G2 - 77 NOK, ZN – 112 NOK lokal/166 NOK transit og MVA) som skal belastes kunden, skal ligge beregnet som en del av maksimalprisen. Vi er opptatt av at tilbydere forholder seg til samme nivåer når kostnader og inntekter beregnes. Dette så ikke avgifter blir utslagsgivende for tilskuddsnivå. Kan Samferdselsdepartementet bekrefte at avgiftsnivåene som legges til grunn, samsvarer med vår tolkning?

Svar 1:

Tilbyderne skal legge til grunn det gjeldende skatte- og avgiftsnivået for perioden 1. oktober 2021 – 31. desember 2021. Fra og med 1. januar 2022 kan tilbyderne basere tilbudet på forutsetningene som spørsmålsstilleren legger til grunn. Endringer i skatter og avgifter utover dette, mellom tildeling av kontrakt og oppstart av ny kontraktsperiode eller senere i avtaleperioden, vil i stedet gi grunnlag for reforhandling, jf. kontraktens punkt 9.2 i vedlegg 2.

Spørsmål 2:

Hva ligger til grunn for passasjerprognosen og hvordan vurderer Samferdselsdepartementet usikkerheten for anbudsperioden?

Svar 2:

Prognosen er utarbeidet med utgangspunkt i Avinors prognoser fra mars. Prognosen tar utgangspunkt i at flytrafikken er tilbake på 2019-nivå i løpet av 2023. Dette er i tråd med de forutsetningene Transportøkonomisk institutt har gjort i sin nye langtidsprognose for Avinor. Passasjerutviklingen på kort sikt er svært følsom for smittevernstiltak, regjeringens reiseråd og vaksinegjennomføring. Det er derfor stor usikkerhet omkring utviklingen, og Avinor vil oppdatere sine prognoser i tråd med endringer i smitteverntiltak og reiseråd.

Spørsmål 3:

Avinor sin prognose på innland totalt sier at 2022 skal ha 83% av 2019-nivå, og at man skal være på 97% i 2023.

Rute	2019	2020	2021 Prognose	2022 Prognose	2023 Prognose	Jan-mar 2024 Prognose
Ørsta-Volda – Oslo	80 320	35 829	51 153	69 494	78 078	18 849
Florø – Oslo	51 115	30 465	33 334	45 978	47 697	11 205

	2022	2023
FRO	91,2 %	94,6 %
HOV	85,3 %	95,8 %

Avinor 83 % 97 %

På Florø så estimeres det vesentlig bedre utvikling i 2022. Hva ligger til grunn for økningen på Florø, gitt at produksjonen som er lyst ut er noe lavere enn historisk produksjon?

Svar 3:

Passasjerutviklingen framover er avhengig av vaksinerings, smitteutvikling og regjeringens reiseråd.

Avinor utarbeider nye prognoser når det skjer endringer i de ovennevnte faktorer. Avinor har flere enn 40 lufthavner og prognosene utarbeides på overordnet nivå pr divisjon slik Avinor er organisert. I divisjonen Regionale flyplasser (DRL) ligger alle flyplassene med unntak av de 4 største. Passasjertallene angitt er basert på Avinors prognoser fra mars 2021 for DRL. Det er store forskjeller i denne gruppen flyplasser og mellom de ulike rutene på hver flyplass. Eksempelvis var passasjertallene i 2019 omtrent like store fra Florø til Oslo og Bergen, mens pr mai i 2021 var det mer enn dobbelt så mange passasjerer til Bergen som til Oslo.

I mai har Avinor oppdatert sin prognoser og for divisjon DRL er det forventet 15% færre innlandspassasjerer i 2022 enn i 2019. Tilbyderne må gjøre sine egne beregninger av passasjertall og hensynta den usikkerheten som er knyttet til fremtidige passasjerstrømmer.