

## **ESA fant ikke brudd på innkjøpsregelverket i regionale flyanbud**

### **EFTAs overvåkningsorgan ESA**

- Ser til at Norge, Island og Liechtenstein respekterer EØS-avtalen.
- Beskytter rettighetene til enkeltpersoner og markedsaktører.
- Passer på at nytt EØS-regelverk innføres når det skal.
- Forfølger brudd på EØS-reglene.
- Håndhever reglene for offentlig støtte.
- Griper inn ved brudd på konkurransereglene.

### **EØS-avtalens regelverk for offentlige anskaffelser**

Regelverket for offentlige anskaffelser i EØS-avtalen organiserer måten offentlige myndigheter og visse operatører i forsyningssektorene gjennomfører innkjøp av varer, arbeid og tjenester med en verdi som overstiger visse terskelverdier. Hovedformålet med EØS-avtalens regelverk for offentlige anskaffelser er å pålegge offentlige oppdragsgivere og virksomheter innenfor EØS-området å anvende visse prosedyrer når de forestår innkjøp av varer og tjenester. Prosedyrene skal sikre likebehandling av alle leverandører og tjenesteytere innenfor EØS.

### **Bakgrunn**

Norge gjennomfører regelmessige offentlige anbudskonkurranser for å tildele eksklusiv rett til private flyoperatører for betjening av visse regionale flyruter (FOT – forpliktelse til offentlig tjenesteyting) i Norge. I 2012 mottok ESA en klage vedrørende Norges gjennomføring av det offentlige anbudet for tildeling av FOT-ruter i Norge for perioden 2012–2016. Klageren påstod at visse av anbudskravene favoriserte Widerøe's Flyveselskap AS ("Widerøe") og at det ikke var mulig for andre flyoperatører å møte de aktuelle kravene. Et av disse kravene var vilkåret om at flyet måtte være installert med utstyr for å kunne gjennomføre en satellittbasert innflyging (et bakkebasert innflygingssystem kalt SCAT-1). I den relevante anbudsperioden var Widerøe den eneste flyoperatøren med det aktuelle utstyret til å kunne foreta en satellittbasert innflyging basert på SCAT-1.

### **ESAs vurdering under regelverket for offentlige anskaffelser i EØS-avtalen**

ESA har foretatt en vurdering av klagen og annen informasjon som er innhentet i forbindelse med ESAs saksbehandling. ESA fant at selv om kravet til at flyet skulle være utstyrt med det satellittbaserte innflygingssystemet SCAT-1 rent faktisk favoriserte Widerøe, var kravet likevel i samsvar med innkjøpsregelverket i EØS-avtalen. Dette skyldes at Norge har kunnet dokumentere at kravet var nødvendig av sikkerhetsmessige årsaker, og at det på tidspunktet for anbudet ikke fantes alternative løsninger for å oppnå samme sikkerhetsnivå på de aktuelle flyplassene.

Under innkjøpsregelverket i EØS-avtalen har offentlige myndigheter et vidt skjønn til selv å definere sine behov, og til å fastsette tekniske krav for at tjenestene skal tilfredsstillere disse behovene. I følge norske myndigheter er det av sikkerhetsmessige grunner nødvendig med et satellittbasert innflygingssystem, slik som SCAT-1 eller et tilsvarende system. Dette er på grunn av omstendighetene ved de aktuelle flyplassene: Flyplassene er omgitt av fjell og har korte rullebaner. SCAT-1 var på tidspunktet for anbudsinnbydelsen det eneste satellittbaserte innflygingssystemet som kunne tilfredsstillere det aktuelle sikkerhetskravet på disse flyplassene. Widerøe var den eneste flyoperatøren som på tidspunktet for tilbudet hadde det nødvendige utstyret til å kunne benytte SCAT-1-systemet i Norge.

Regelverket for offentlige anskaffelser i EØS-avtalen stiller generelt et krav om at tekniske spesifikasjoner skal gi leverandørene like muligheter og at det ikke bør refereres til bestemte prosesser som favoriserer enkelte foretak. Imidlertid innebærer reglene at det unntaksvis kan være berettiget å referere til en bestemt prosess hvor dette er begrunnet i gjenstanden for kontrakten.

Kravet om SCAT-1 var nødvendig av sikkerhetsmessige årsaker, og det fantes ingen alternative løsninger for å oppnå det samme sikkerhetsnivået på de aktuelle flyplassene. Kravet var derfor hensiktsmessig og forholdsmessig for å møte de behov som var identifisert av norske myndigheter, nemlig å sørge for at det nødvendige sikkerhetsnivået var garantert under kontrakten.

ESA har på denne bakgrunn avsluttet saken vedrørende lovligheten av kravet om et satellittbasert innflygingssystem i lys av innkjøpsregelverket i EØS-avtalen.

### **ESAs undersøkelser under konkurransereglene i EØS-avtalen**

ESA vil imidlertid fortsette sine undersøkelser av hvorvidt Norge har truffet statlige tiltak knyttet til SCAT-1-systemet på regionale flyplasser i strid med konkurransereglene i EØS-avtalen. Et statlig tiltak kan være i strid med EØS-avtalens artikkel 59 i kombinasjon med EØS-avtalens artikkel 54 dersom det kan påvises at tiltaket medfører reelle eller potensielle negative virkninger for konkurransen.

Dagens beslutning om å avslutte saken hva gjelder påstått brudd på EØS-avtalens regelverk for offentlige anskaffelser er derfor uten betydning for de pågående undersøkelsene under konkurransereglene i EØS-avtalen.