

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 Oslo

Ref Christian Skaug

Oslo, 1.11.2010

Anbud på regionale ruteflyginger i Norge fra 1.april 2012 – Svar på høring

Widerøe viser til brev av 4/6-2010 der SD ber om innspill knyttet til neste anbud på regionale ruteflyginger. Widerøe ber SD vurdere flg. endringer i anbudsutformingen:

1. Kapasitet

Widerøe flyr en god del utover anbudskravene i dag på en rekke områder, spesielt på Vestlandet. Widerøe anbefaler at statens kjøp av tjenester utvides i henhold til den kapasiteten som er i markedet i dag for å sikre et minst like godt produkt som markedet tilbys i dag.

Det nevnes også at Kvivsveien vil åpne ved starten av neste anbudsperiode, noe som vil øke nedslagsfeltet til Ørsta/Volda lufthavn. I tillegg påpeker Widerøe at flere oljeselskap stadig øker sin virksomhet på Helgelandskysten, og både Brønnøysund og Sandnessjøen lufthavn er spådd en større vekst fremover. I tillegg til disse områdene får Widerøe gjentatte tilbakemeldinger fra Helse Nord om at sykehuset for Narvik-regionen er Universitetssykehuset i Tromsø. Widerøe har, ved hjelp av rutene på Andenes, greid å sette opp en tur fra Tromsø på ettermiddagen, men pasienter må via Bodø på morgenen. Vi ber departementet vurdere behovet for en rute mellom Narvik og Tromsø.

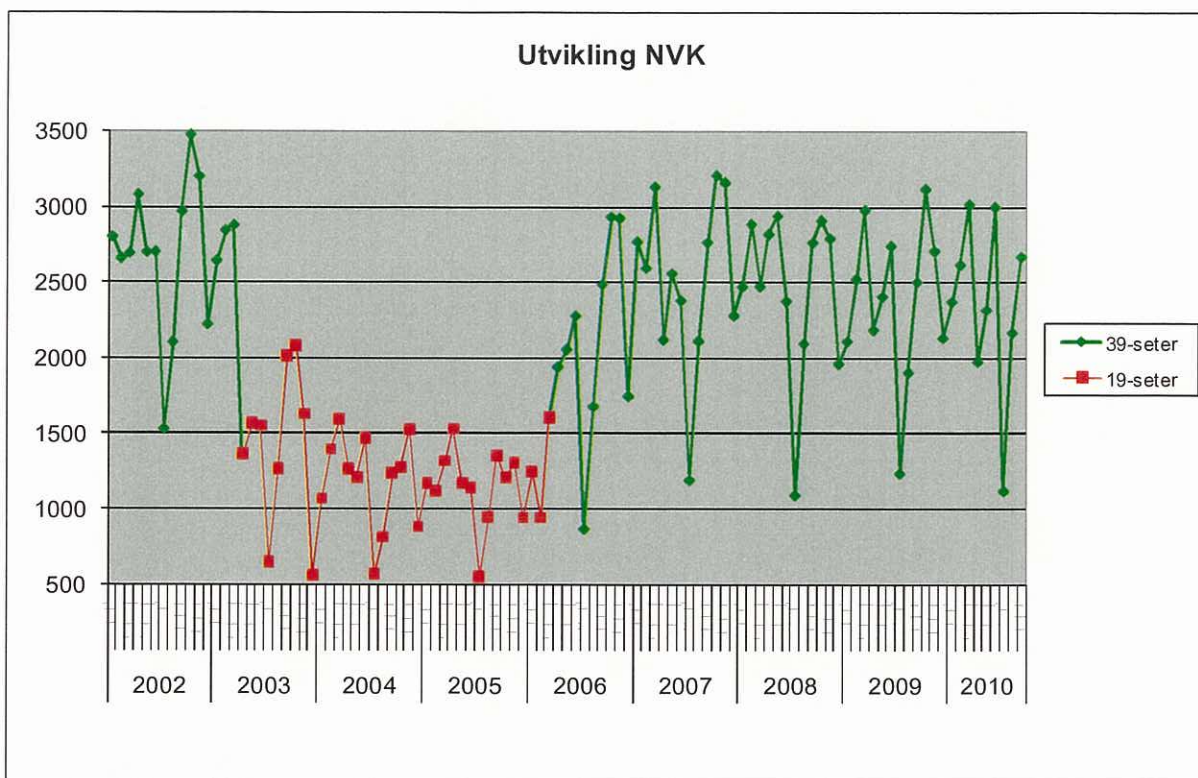
2. Anbudspakker

Widerøe har sett at utviklingen går i retning av flere og flere anbud. Dette er for så vidt greit, men muligheten for å kombinere anbud er blitt betydelig mindre siden oppstarten av anbud på regionale lufthavner. Operatører kan dermed ikke prise inn synergi ved stordriftsfordeler. For eksempel var det ved forrige anbud ikke mulighet for å kombinere anbudet på Namsos/Rørvik med anbudet på Mo i Rana/Mosjøen. Dette var det mulighet for i foregående anbud. Restriksjonen mot en kombinasjon førte til at tilskuddet på de to anbudene ble unødvendig mye høyere. Vi mener at det er greit med mange anbud for å stimulere til økt konkurranse, men kun ved å legge opp til flere samleanbud vil departementet sikre lavest mulig tilskudd.

3. Krav til flymateriell

Kortbanenettet er i stor grad preget av tjenestereiser, og da er det viktig at man har kapasitet tilpasset reisebehovet. Åpning for bruk av 19 seters fly gir for lite peak-kapasitet (morgen og ettermiddag). Kortbanenettet er et virkemiddel for å opprettholde et konkurransedyktig næringsliv i distriktene slik at bosetning opprettholdes. Det bør således være krav om at kapasiteten i best mulig grad dimensjoneres til peak. Dette kan gjøres med krav om bruk av 30 seters fly.

Det har lite hensikt å ivareta setekrav over døgnet ved å kompensere med flere frekvenser med små fly offpeak når behovet og etterspørselen er lav. Grafen på neste side viser at trafikken på Narvik lufthavn ble halvert i den perioden 19 seters fly erstattet bruk av 39 seters fly.



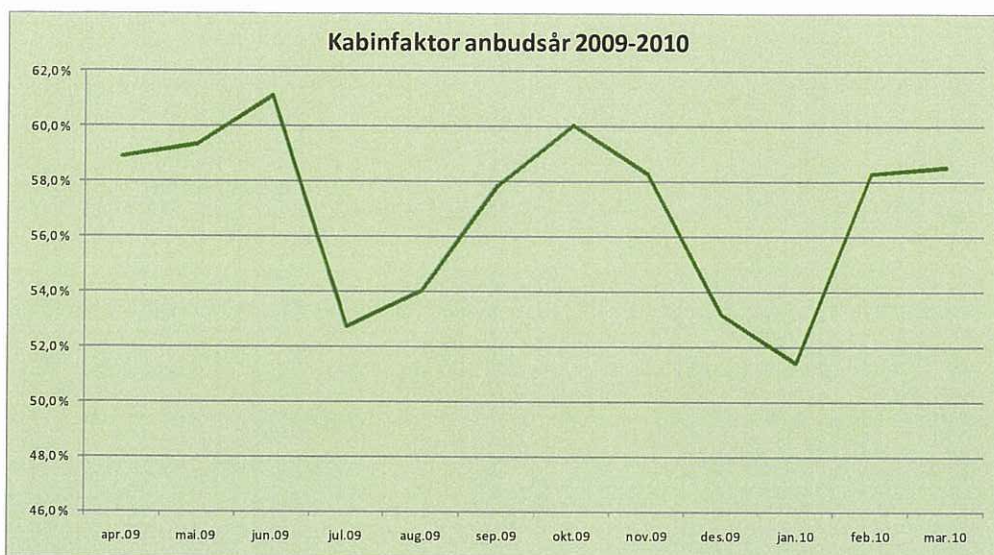
Kilde: Avinor

Øvrige forhold angående flystørrelse:

- **Sikkerhet**
Fly med færre enn 20 seter har færre krav på seg i forhold til instrumentering (antikollisjonsutstyr og terrengvarslingsutstyr). Med fly som har færre enn 20 seter er det ikke noe krav til kabinansatt. Widerøe vurderer den kabinansatte som en verdifull ressurs i forbindelse med hendelser, enten det dreier seg om tekniske problemer med flyet eller om det dreier seg om passasjerer som blir akutt syke i luften. De er tilstede for å sørge for sikkerheten om bord.
- **Regularitet**
Få av flyene med færre enn 20 seter har trykk kabin, og de må derfor operere med lavere minima enn fly med trykk kabin. Dette kan føre til dårligere regularitet.
- **Helsereiser**
Små fly gir vesentlig dårligere komfort for helsereiser. Helse Nord er den største enkeltbrukeren av kortbanenettet, og med et 15-seters krav er ikke kompatibelt med deres behov. Fly med mindre enn 20 seter er heller ikke tilrettelagt for bevegelseshemmede i samme grad som større fly. Det kan derfor være store utfordringer med å fly bevegelseshemmede eller andre som krever særskilt assistanse.
- **Stabilt tilbud**
Det stilles i dag andre krav til økonomisk soliditet for selskaper som har lisens for å drive fly som er mindre enn 20 seter. Historisk har vi sett at for eksempel Guard Air og Kato Air har avvirket selskapene. Ved å stille krav til samme økonomisk soliditet for alle selskapene som skal operere på anbudsnettet får departementet økt forutsigbarhet fra anbyderne.

4. Sesongjusteringer

I dag legger anbudet opp til at man kan kutte til 80% av utlyst kapasitet i juli på enkelte områder. I grafen nedenfor vises det hvordan seteutnyttelsen (kabinfaktor) varierer over året. (april 2009 – mars 2010).



Kilde Widerøe

Som man kan se er det stor overkapasitet i juli/august og desember/januar. Det er vanlig i bransjen å kutte på ruter i januar og i skoleferien som følge av fall i etterspørsel. Derfor mener vi at kutt til 80% på flere områder og i lenger tidsperioder vil gi et mer markedstilpasset produkt og dermed redusert behov for tilskudd.

5. Helligdagsjusteringer

I anbudskontrakten står det at operatørene kan kutte på en håndfull dager tilsvarende helgeproduksjon. Widerøe mener formuleringen legger opp til et for strengt regime. For eksempel må operatører legge opp til full lørdagsproduksjon når 17.mai faller på en lørdag. I tillegg må man fly fullt program på fredagen etter Kristi Himmelfart. Widerøe har forståelse for trafikkplikten og at selskaper ikke skal gå utover denne, men forstår ikke hvorfor det må flys så mange frekvenser. Widerøe foreslår at SD legger krav i anbudet om minimum en frekvens på slike dager. Så kan det være at operatøren selv velger å fly noe mer da en kabinfaktor utover 33% i snitt gir dekning for de variable kostnadene.

6. Varighet på anbudene

Widerøe har registrert at departementet ønsker å lyse ut anbud for 4 år av gangen for anbudet som starter i 2012, og at det jobbes for å få inn 5 års anbud på sikt. Bakgrunnen er at nye operatører da kan avskrive sine investeringer over lenger tid, og barrieren for inntreden blir mindre. Men ulempen med lengre anbudsperiode er at anbyderne tar mye større risiko knyttet til inntekter og kostnader. Med lenger anbudsperiode øker den økonomiske risikoen betydelig - dermed øker også tilskuddet uten at brukerne får noe igjen for dette.

7. Salg av maksimalspris i alle salgskanaler

I dagens kontrakt legges det opp til at operatørene må selge maksimalprisen definert i anbudet i alle salgskanaler man selv har kontroll over. Tidligere var praksisen slik at man måtte holde maksimaltaksten tilgjengelig i en salgskanal. Widerøe forstår ikke bakgrunnen for endringen. Kravene satt i anbudet har gjort at tilskuddet har gått opp samtidig som kundene ikke får et bedre produkt. Widerøe har alltid hatt tilgjengelig maksimalprisen på internett ettersom det er den billigste salgskanalen for selskapet. Det er ikke mange som i dag ikke har mulighet å kjøpe billett på internett, og således er kravet utdatert.

8. SCAT-1

Widerøe har registrert at SCAT-1 har vært krav ved de foregående anbudene. Widerøe betrakter etableringen av systemet som det største sikkerhetsløftet for kortbaneoperasjon noensinne. Vi forutsetter derfor at departementet viderefører krav om bruk av systemet der det er installert. SCAT-1 er en teknologi som er åpen for alle å benytte. Den er ikke sertifisert til alle flytyper, men investeringskostnaden og sertifiseringskostnaden er det eneste nye operatører med nye flytyper vil ha.

9. Villkår for endring av tilbudt setekapasitet

Widerøe registrerte av anbudet på Finnmark som tok til å gjelde fra 1/4-2010 at produksjonsjusteringsklausulen ble endret slik at kabinfaktoren nå må krysse 80% før operatørene må øke sin kapasitet. Widerøe anbefaler at dette vil bli videreført ved neste hovedanbud. Dette vil gi flere passasjer mulighet for å reise til en konkurransedyktig pris.

10. Tildelingskriterier

I dag er eneste tildelingskriterium pris. Widerøe har sett på andre anbud og ber samferdselsdepartementet åpne opp for flere tildelingskriterier. Vi ønsker å fremheve følgende som vi mener vil sikre anbudsnettets best mulig kvalitet:

Materiell:

Dersom departementet ikke ønsker å la alle anbud ha krav med 30-seter kan man allikevel tildele en del poeng for å bruke større fly. I tillegg kan det gis poeng for bruk av fly med trykk kabin da det hever komforten og kvaliteten på produktet. Instrumentering som antikollisjon og terrengvarsling er ikke krav på mindre fly, men kan installeres. Dette er viktig for sikkerheten og således kan dette også inkluderes som et kriterium. Som tidligere nevnt er Helseforetakene den største enkeltbrukeren av anbudsnettets, og tilrettelegging for bevegelseshemmede er viktig. Posten er en annen aktør som yter en samfunnstjeneste som er avhengig av anbudsnettets. Lastekapasiteten på enkelte avganger er avgjørende for å kunne få frem all post.

Operativ og teknisk opplæring:

Anbudsnettets er et av de vanskeligste områdene å drive flyruter på i verden. Opplæring som går utover minimumskravene satt fra luftfartstilsynet blir i dag i praksis ikke hensyntatt ved tildeling av anbud.

Nettverkselskap:

Widerøe forstår at man ikke kan kreve at anbydere skal være et nettverkselskap som tilbyr gjennomgående billetter til og fra alle mulige destinasjoner, men det er allikevel noe som gir en så stor merverdi for kundene at vi ser det som ugunstig at det ikke er en betraktning i tildeling av rutene. Nettverkselskap har kostnader forbundet med å kunne tilby gjennomgående billetter, gjennomgående innsjekk, bagasje osv. I anbudet får man ingenting igjen for disse kostnadene annet enn veldig fornøyde kunder.

Økonomisk soliditet:

Det stilles andre krav til økonomi til selskaper som benytter mindre enn 20-seters materiell enn de som har større materiell. Anbudskontrakter har opp gjennom årene blitt sagt opp enten som følge av dårlig økonomi eller konkurser. Det er betimelig å stille spørsmålet om et tildelingskrav basert på økonomisk soliditet utover lisenskravet bør være på plass for å sikre stabilitet på anbudsnettets.

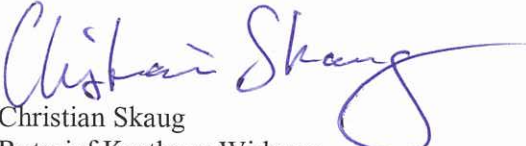
Miljøsertifisering:

Flere og flere selskaper velger å sertifisere seg som miljøbedrift. Den eneste grunnen til å ta kostnadene for en slik sertifisering er at selskap ønsker å ta et betydelig samfunnsansvar. Denne typen ansvar bør etter vår oppfatning hensyntas ved tildeling av anbud. Det vil også være et godt insitamant til selskaper som ikke er sertifisert å bli det.

Vi takker for muligheten å bli hørt i forbindelse med anbudet som skal gjelde fra 1/4-2012 og håper departementet ser på våre innspill som relevante og interessante. Vi ber dere ta kontakt dersom dere ønsker ytterligere informasjon.

Med vennlig hilsen

WIDERØE'S FLYVESELSKAP AS



Christian Skaug

Rutesjef Kortbane Widerøe