

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Vår dato 1.9.2015
Deres dato
Vår referanse TL
Deres referanse

HØRING – ANBUD PÅ REGIONALE RUTEFLYGINGER I NORD-NORGE FRA 1. APRIL 2017

Det vises til høringsbrev av 23. april 2015 vedrørende anbud på regionale ruteflyginger i Nord-Norge fra 1. april 2017. Samferdselsdepartementet har senere kunngjort en utredning fra Møreforskning m.fl som en del av høringsmaterialet. NHO Luftfart ønsker å gi noen innspill i saken.

NHO Luftfart mener at det er gjort et grundig arbeid med å kartlegge transportstandarden, samt angi kriteriesett for FOT-kjøp. Vi er i prinsippet enig i at grunnlaget for anbudsruiter bør være en samfunnsøkonomiske beregning av forskjeller i generaliserte reisekostnader mellom fly og rimeligste alternative transport. Vi ser ikke her behov for å kommentere gjennomgående de enkelte beregningene, og antar at disse gir en noenlunde riktig gjennomgang av behovet for FOT-ruter i Nord-Norge. Vi har for øvrig en del kommentarer til ulike forslag/vurderinger i rapporten nedenfor:

- Når det gjelder grad av spesifikasjon av FOT krav i utlysningen er vi enig i at det ikke er behov for å definere en rutetabell. Selskapene må ha en viss frihet til å utforme konkrete ruteløsninger basert på egen kompetanse om markeds- og driftsforhold. I tillegg bør det legges opp til større fleksibilitet for rutetilpasninger i lavsesongperioder, blant annet jul- og påske. Krav til kapasitet mv. bør utformes som årstall.
- NHO Luftfart mener at det bør stilles krav om fremføring av post og frakt. Spesielt i Nord-Norge er fremføring av post og frakt med fly helt avgjørende for å opprettholde en akseptabel standard, som er viktig både for folk flest og næringslivet.
- I rapporten angis det at flystørrelse ikke bør spesifiseres i utlysningen, med mindre det er åpenbart at det ikke vil være hensiktsmessig med fly under en gitt størrelse. Det antydes at dette kun vil gjelde i tilfelle med tettere trafikkerte ruter. Det åpnes også for bruk av helikopter. NHO Luftfart ønsker å påpeke at det ikke bare er trafikk tettheten som bør være styrende for flytypebehov, men også at det er en betydelig andel helsereiser, med krav til plass blant annet til utstyr (rullestol, oksygenflasker mv), samt at trykkabin gir god/bedre komfort enn for de aller fleste mindre fly. For mange, spesielt

ved helsereiser og for barn, er også kabinpersonell en trygghet ved reisen. Samtidig vil en del destinasjoner med lav totaltrafikk periodevis har behov for store fly/høy kapasitet blant annet for å kunne håndtere større reiselivsarrangement, turisme i sommerperioden, større konferanser osv. Flystørrelse, og standard (spesielt trykkabin), påvirker således i stor grad etterspørselen etter flyreiser, og opplevelsen i lokalsamfunnet av et godt transporttilbud.

- Det blir i rapporten antydnet at ruten Leknes – Bodø kan tas ut av FOT kravene. NHO Luftfart er i tvil om dette er fornuftig. Leknes ligger forholdvis nær Svolvær med overlappende influensområder. Dette gjør at konkurranse-/markedsforholdene blir ulike mellom disse plassene, og dersom det i et kommersielt tilbud blir svekkelser i pris- og rutetilbudet, vil dette gi lekkasjer i trafikk til Svolvær. Dette vil i neste runde ytterligere svekke grunnlaget for en kommersiell rute på Leknes og forsterke en ustabil markedssituasjon. Vi tror således at Leknes, som ennå har forholdsvis lavt trafikkgrunnlag, ikke egner seg spesielt godt for kommersialisering.
- NHO Luftfart er i tvil om oppsplitting av ruteområde Finnmark i tre områder er fornuftig. Dette gjør at en del internreisemuligheter svekkes, og at man i større grad må bytte fly, ev også operatør på lokalreiser. Man vil da få ulike billettordninger, uten samordning, noe som vil kunne gi høyere lokalpriser og mindre fleksibilitet ved driftsforstyrrelser. Det blir også krevende å forestå god samordning av ruteoppleggene, og samlet sett vil dette kunne gi et lite helhetlig og driftsmessig samordnet ruteopplegg i fylket.
- NHO Luftfart har også merket seg at det foreslås å kunne splitte rutepakker på samme destinasjon, eksempelvis at det på Helgeland i prinsippet kan være to operatører som dekker hhv ruter sørover fra en regionalflyplass og nordover fra den samme flyplassen. Dette vil i praksis fungere dårlig spesielt ved driftsforstyrrelser, eksempelvis tilfelle hvor man må reise sørover en vei, og via et nordlig knutepunkt på returen. Ved "omrouting" vil man ikke ha "interlining", og prisordningene kan bli lite kundevennlige.
- Det foreslås at kravet til tilknytning til globale distribusjonssystemer tas bort. Dette vil gi en svekket bekjentgjøring av flyrutene, og ikke minst redusere muligheten for å tiltrekke reisende fra utlandet. Spesielt steder med potensiale for mer turisme vil lide under dette, i tillegg til at blant annet næringslivet vil oppleve større praktiske problemer med dette, jf bruk av reisebyrå for felles bestillingsordninger mv. Samtidig må man forlenge overgangstider ved at man har separate bookinger, med krav om ny innsjekk til neste destinasjon.

Når det gjelder den administrative håndteringen av anbudsplassen vil NHO Luftfart bemerke at en forlenging av tiden fra valg av anbud til oppstart til ett år, kan synes fornuftig. På den andre siden vil dette medføre at tiden fra anbudet legges inn til utløpet av kontraktperioden vil bli lang (6 – 7 år), noe som øker risikoen for anbyderne. Dette vil høyst sannsynlig prises inn i anbudene, og bidra til høyere tilskuddsnivå.

Vi har også merket oss at utrederne antyder at nye operatører bør kunne stille spørsmål til dagens operatør med svar til alle interesserte. Vi er i tvil om dette er

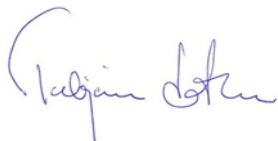
mulig, ref at mye informasjon kan være av forretningsmessig karakter og konfidensiell for selskapet. Samtidig vil en slik ordning ved ukritisk bruk nærmest kunne administrativt lamme et selskap i en hektisk forberedelse av anbudsgivningen. Vi anbefaler derfor at myndighetene henter inn og offentliggjør all relevant informasjon i en slik anbudsprosess.

NHO Luftfart er kjent med at myndighetene legger opp til å innarbeide krav om at bedrifter som konkurrerer om offentlige kontrakter skal benytte seg av lærlinger, og vi antar at dette også vil komme til anvendelse på denne sektoren.

Avslutningsvis vil NHO Luftfart understreke behovet for å tilrettelegge for et godt flytransporttilbud i distrikt-Norge. Dette er svært viktig for befolkning og næringsliv, og vi vil spesielt i denne sammenheng minne om betydningen av et godt flyrutetilbud for å forsterke utviklingen av norsk reiseliv.

NHO Luftfart imøteser departementets oppfølging.

Vennlig hilsen
NHO Luftfart



Torbjørn Lothe
Administrerende direktør