

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Norwegian Air Shuttle
Oksenøyveien 10A
Postboks 115
N-1330 Fornebu Norway
Phone: +47 67 59 30 00
Telefax: +47 67 59 30 01
www.norwegian.no
post@norwegian.no
NO965 920 358 MVA

Deres dato 11.04.2011
Deres referanse 11/491-ANE
Vår referanse JN – 02.08.11

Oslo, 15.august 2011

HØRINGSSVAR - ANBUD PÅ REGIONALE RUTEFLYGINGER I FINNMARK OG NORD-TROMS FRA 010413

Norwegian viser til høringsbrev av 11.april 2011 fra Samferdselsdepartementet vedrørende ovennevnte sak. Norwegian ønsker å kommentere noen forhold knyttet til neste anbud på regionale ruteflyginger i Finnmark og Nord-Troms. Det må være et viktig politisk mål at anbudet legger opp til konkurranse også på kortbanenettet, noe som ikke er tilfelle i dag. Det gjenspeiles også i prisene til de reisende i Nord Norge. Anbudet må defineres på slik måte at det i praksis blir mulig for en ny aktør å etablere seg på en eller flere ruter, ikke skreddersys for en aktør slik som har vært tilfelle i årtier.

Kommentarer og synspunkt er definert ut fra rekkefølgen i siste anbud.

DEL I Konkurransesgrunnlag - Punkt 1.3 De ruter som er omfattet og kontraktperioden

Norwegian ser klare begrensninger ved å definere destinasjoner istedenfor strekninger innenfor ruteområdene. Ruteområde 1 er i dag definert som ruter mellom Kirkenes, Vadsø, Vardø, Båtsfjord, Berlevåg, Mehamn, Honningsvåg, Hammerfest og Alta. Norwegian ønsker spesifikke strekninger definert på ruteområde 1, som det er gjort på ruteområde 2. Videre mener Norwegian at ruten Kirkenes – Alta er en del av stamrute nettet og således ikke hører inn under FOT-rute anbudet. Gjennom bare å definere destinasjoner gir man dagens operatør mulighet til å benytte stordriftsfordeler fra øvrige anbudspakker, noe som vil gjøre det vanskelig eller tilnærmet umulig for nye aktører å etablere seg. Dagens oppsett for ruteområde 1, opparbeidet gjennom mange års anbudsrunder, gir kun etablert aktør og fremstår således som svært konkurransevridende.

Det kan stilles spørsmålsteget med om ruten Tromsø – Lakselv burde ligget som en egen pakke, men utlyst parallelt med anbudspakke 1 og 2. Slik det er lagt opp til i dag, vil dagens operatør kunne benytte marginalkapasitet fra Tromsø – Lakselv inn i anbudspakke 1 eller 2, noe som vil redusere muligheten for nye aktører til å komme inn i markedet.

Ruteområde 2 er definert på strekningsnivå. Strekningen Tromsø–Hammerfest v.v burde inngå i dette området. Hammerfest er en regional flyplass og faller således naturlig inn i FOT-rute nettverket. Denne strekningen vil også kunne styrke ruteområde 2 totalt sett. Slik område 2 er definert i dag vil etablert aktør som opererer Tromsø-Hammerfest kunne legge lav godtgjørelse på anbudspakken, gjennom å samkjøre kapasiteten og kryss-subsidiere inntektene. Av denne grunn vil det være svært vanskelig for en ny aktør å etablere seg på ruteområde 2, uten samtidig å fly ruten Tromsø – Hammerfest. Skulle man ikke velge å

integre strekningen Tromsø – Hammerfest i ruteområde 2, bør det inn spesifikke kriterier i anbudspakken, rundt rutetider eller kapasitet, som sikrer at eksisterende operatør på Tromsø – Hammerfest, ikke har muligheten til å samkjøre kapasitet eller drive kryss-subsidiering.

DEL II Forpliktelser til offentlig tjenesteytelse - Punkt 2.1.1 og 2.1.2 Kategori luftfartøy

Det er viktig at dagens fleksibilitet i forhold til benyttelse av flytype opprettholdes. Dersom dette blir for spesifikt kategorisert opp mot Dash-8, som dagens operatør benytter, risikerer man at mulighetene for andre aktører til å delta i konkurransen reduseres, da denne flytypen er vanskelig tilgjengelig i markedet.

DEL III Kontraktsvilkår

Punkt 7 Takster, rabatter, salgskanaler og vilkår

7.5 Alle gjennomgående takster til eller fra andre flygninger skal tilbys på like vilkår for alle selskaper. Unntatt er gjennomgående takster til eller fra øvrige flygninger utført av operatøren, forutsatt at taksten er høyst 40 prosent av fullt fleksibel takst

Tildelt aktør på FOT-ruter må legge til rette for at aktørens prisskala kan kombineres med alle selskaper, så lenge selskapene som ønsker å samarbeide ligger i en CRS som er tilgjengelig i Skandinavia. Dette for å sikre at kundene alltid vil kunne kjøpe den billigste gjennomgående priskombinasjonen, slik at ikke aktøren på anbudsnettet kan inngå særskilte samarbeidsavtaler med utvalgte flyselskap, som begrenser fri konkurranse. Spesielt i forhold til dagens situasjon, hvor eksisterende operatør har et eierselskap som flyr inn til knutepunktene i anbudspakken, er det viktig i fremtidige tilbud å sikre at det ikke legges begrensninger i forhold til mulige forbindelser til flere flyselskap. Dette vil gagne forbrukerne i form av lavere priser og bedre produkter.

7.8 Alle vilkår operatøren har for overgang av passasjerer til og fra andre selskapers flygninger, herunder overgangstider og gjennomgående innsjekking av billetter og bagasje, skal være objektive og ikke-diskriminerende.

Tildelt aktør må invitere til samarbeid for gjennomsjekking av bagasje og passasjerer, samt å ha like overgangstider for alle selskap som ønsker det. Når det gjelder harmonisering av tidtabeller på trafikknutepunkt mener Norwegian at det bør innføres varslingsplikt til alle aktuelle aktører i forhold til planlagte endringer på FOT-ruter. Denne varslingsfristen bør være på minimum 10 måneder. Databaserte reservasjonssystem sorterer alternativene etter korteste reisetid, og det er viktig at man i utlysningen sikrer at tildelt aktør ikke har mulighet til å etablere hindringer for fri konkurranse på tilbringertrafikken til anbudsområdet. Overgangstider / produkter som bare er tilgjengelig opp mot en av aktørene som flyr inn til knutepunktene for anbudsområdet, eller at tildelt aktør samordner rutetidene bare opp mot en av aktørene, bør ikke være mulig.

Med vennlig hilsen



Daniel Skjeldam

Kommersiell Direktør
Norwegian Air Shuttle ASA