

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep.  
0030 Oslo

Fornebu 05.august 2011

## **Anbud på regionale ruteflyginger i Finnmark og Nord-Troms fra 1.april 2013 – Svar på høring**

Widerøe viser til brev av 11.04 2011 der SD ber om innspill knyttet til neste anbud på regionale ruteflyginger i Finnmark og Nord-Troms. Widerøe ber SD vurdere følgende vedrørende anbudsutformingen:

### **1. 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 anbudsnettet best mulig kvalitet:

#### *Materiell:*

Dersom departementet ikke ønsker å la alle anbud ha krav om 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, inklusiv regularitet og punktlighet, på produktet. Instrumentering som antikollisjon og terrengvarsling er ikke krav på mindre fly, men kan installeres. Dette er svært viktig for sikkerheten og således bør dette også inkluderes som et kriterium. Helseforetakene er den største enkeltbrukeren av anbudsnettet, og tilrettelegging for bevegelseshemmede er viktig. Posten er en annen aktør som yter en viktig samfunnstjeneste som er avhengig av anbudsnettet. Lastekapasiteten på enkelte avganger er avgjørende for å kunne få frem all post.

#### *Operativ og teknisk opplæring:*

Anbudsnettet er et av de vanskeligste områdene å drive flyruter på i verden på grunn av særdeles krevende flyoperative forhold. 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:

Tilsynet stiller 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 anbudsnettet.

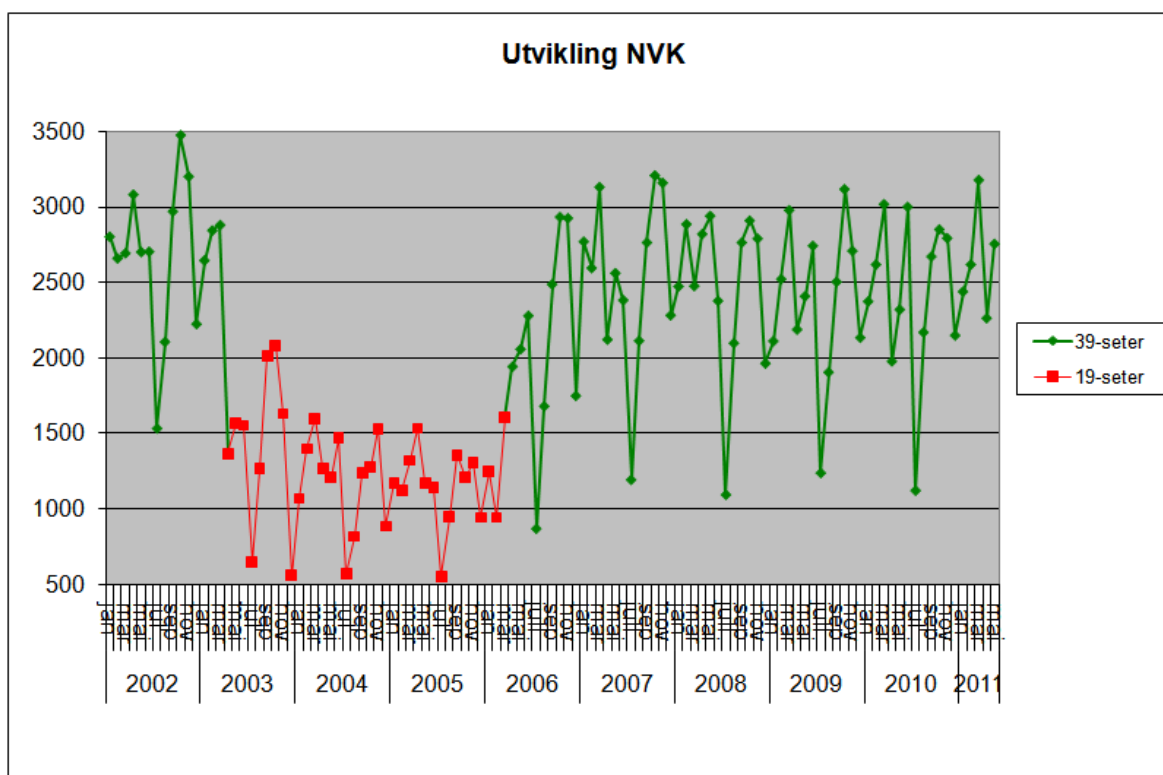
### Miljøsertifisering:

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.

## 2. 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 mindre 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 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 sikre høy grad av sikkerhet om bord.
- **Regularitet**  
Få av flyene med færre enn 20 seter har trykk kabin, og de må derfor operere med strengere begrensninger ift minima enn fly med trykk kabin. Dette fører til dårligere regularitet.
- **Helsereiser**  
Små fly gir vesentlig dårligere komfort for helsereiser. Helse Nord er den største enkeltbrukeren av kortbanenettet, og det er viktig at deres behov blir ivaretatt. 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. Det er også betydelige begrensninger i muligheten til å ta med nødvendige hjelpemidler i form av for eksempel rullestol eller lignede da disse flyene har vesentlig mindre lastekapasitet.
- **Frakt**  
Små fly har mindre lastekapasitet noe som vil påvirke både mengde og type bagasje det er anledning til å medbringe/sende. Det vil også være redusert kapasitet i forhold til frakt og post forsendelser.
- **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.

### **3. 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..

### **4. Anbudspakker**

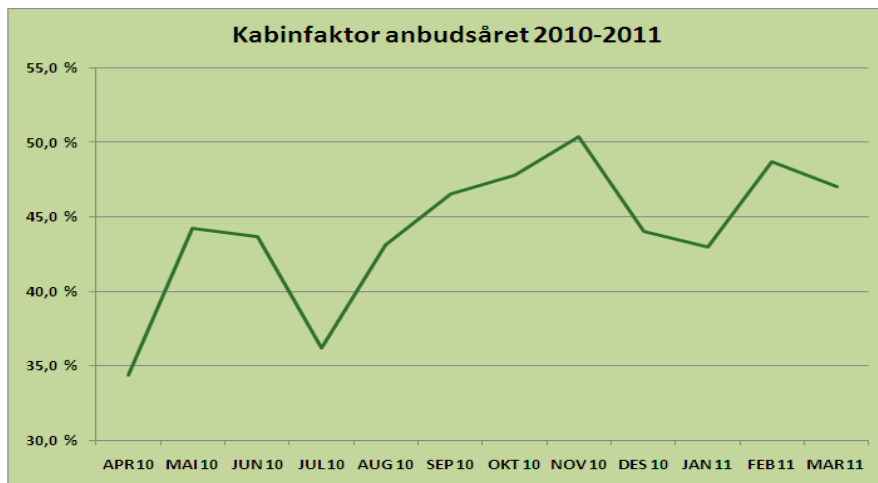
Widerøe har sett at utviklingen går i retning av flere og flere anbud. En eventuell oppsplitting av anbudet i Finnmark slik Finnmark fylke foreslår vil ikke gi operatører mulighet til å prise inn synergi ved stordriftsfordeler. Ved tidligere anbudsutlysninger har vi sett at restriksjoner mot kombinasjonsmuligheter har ført til at tilskuddet på de to anbudene som måtte holdes separate ble unødvendig mye høyere. Det er viktig at departementet i tillegg til å stimulere til økt konkurranse ved å legge opp til flere anbud, også legger opp til flere samleanbud for å sikre lavest mulig tilskudd.

### **5. Kapasitet**

Dagens anbud ivaretar ikke alle problemstillinger skissert av Finnmark fylkeskommune på Øst-Vest forbindelsen. Vi ber derfor SD vurdere hvorvidt det er riktig kapasitet som i dag kjøpes.

## 6. Sesongjusteringer

I dag legger anbudet opp til at man kan skal ha samme kapasitet gjennom hele året. 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.

## 7. Helligdagsjusteringer

I anbudskontrakten står det at operatørene kan redusere kapasiteten 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. Det er ikke behov for denne overkapasiteten. 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.

## 8. Prismodell

Widerøe merker seg at TØI har laget en rapport som anbefaler at man går bort fra ordning med maksimaltakst til en ordning med maksimal gjennomsnittstakst. Widerøe anbefaler at dagens prismodell videreføres da alternativ modell med maksimal gjennomsnittspris kan ha en rekke svakheter:

- Den er næringsfiendtlig da den legger opp til prisøkninger for alle som reiser i peak.
- SD salderer beløp i oppgangstider når både volumer og enhetsinntekter øker, men er ikke med på å ta risikoen i nedgangstider når volumer og enhetsinntekter faller. Det kan føre til forventning om lavere inntekter for operatørene og dermed høyere tilskudd.
- Widerøe har i dag mange off-peak avganger hvor vi selger alle plassene på flyet til 395 kr frem til avgang. Selv da er det ofte svært mange tomme flyseter. Vi er av den mening at det er noe begrenset hvor mye man kan stimulere trafikken off-peak med.
- Widerøe og alle andre operatører styrer i dag tilgangen på rabatterte billetter for å få mest mulig inntekter. Dersom målet med modellen er at selskapene skal øke sin kabinfaktor mener vi dette allerede er i selskapenes interesse å gjøre. Dersom modellen derimot har til hensikt å øke prisene i peak er vi av den formening at det kan gjøres gjennom heving av dagens maksimalpriser.
- Ny prismodell kan være tilskuddsdrivende da ny modell skaper økt usikkerhet om fremtidig inntektsanslag.

- Det vises til at dette er en modell som benyttes i Sverige. Uten at vi har faglig tyngde i samfunnsspørsmål er vi av det inntrykk at distriktpolitikken i Sverige har vært feilslått. Sverige har større grad av sentralisering enn Norge og vi kan derfor ikke se at det i seg selv skal være et godt argument for å innføre modellen.
- Fulle fly i peak er ikke unikt for FOT-ruter. Det er derimot vanlig også for kommersielle ruter. Det betyr ikke at selskaper som betjener kommersielle ruter skrur opp prisene på disse avgangene så mye at de akkurat begynner å miste kabinfaktor. Pris på ruter må sees i sammenheng med produktet som helhet, blant annet antall frekvenser, produkt på bakken og i luften, langsiktige kundeforhold etc.

### **9. 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. Ulempen med lengre anbudsperiode er at anbydere tar mye større risiko knyttet til inntekter og kostnader. Med lenger anbudsperiode øker den økonomiske risikoen betydelig - dermed øker også tilskuddet, gitt at det er økonomisk rasjonelle anbydere, uten at brukerne får noe igjen for dette. Hvis lengre anbud bør det også stilles krav til operatørens soliditet, ref. tidligere punkt.

### **10. Salg av maksimalpris 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.

### **11. Vilkår 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 også ved neste anbud. Dette vil gi flere passasjer mulighet for å reise til en konkurransedyktig pris.

Vi takker for muligheten å bli hørt i forbindelse med anbudet som skal gjelde fra 1/4-2013 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

Tina Staven  
Rutesjef Kortbane