

Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep

0030 Oslo

Nærøysund 27.06.2022

Vår saksbehandler: Jon Sjølander

HØRINGSUTTALELSE FRA FLYPLASSALLIANSEN VEDRØRENDE NY KONKURRANSE OM REGIONALE RUTEFLYGINGER FRA 1. APRIL 2024

1. Innledning

Flyplassalliansen er en politisk interesseorganisasjon som har som formål å sikre gode vilkår for samfunns- og næringsutvikling i hele landet. Flyplassalliansen skal arbeide for et godt flytilbud med nødvendig forutsigbarhet og langsiktighet. Flyplassalliansen skal videre være et naturlig kontaktpunkt og en viktig høringsinstans mellom Distrikts-Norge, ansvarlige myndigheter, flyselskapene og Avinor.

Vi vurderer ordningen med statlig kjøp av flyrutetjenester (FOT ordningen) som et svært viktig virkemiddel for å utvikle luftfart i deler av landet hvor kommersielle ruter ikke er mulig. Det må imidlertid også understrekes at ordningen kan gi positive konsekvenser for større flyplasser fordi den kan gi økt trafikk til dem og at subsidierte ruter også kan gjelde ruter mellom større byer/flyplasser.

Flyplassalliansen viser til de ulike uttalelser fra fylkeskommuner og regioner og støtter hovedtrekkene i de synspunkter og forslag som er fremkommet der. Vi ser også at behovene kan variere mye og at dette vil nødvendiggjøre forskjellige tiltak. Vi vil i vår uttalelse særlig fremheve de nasjonale og prinsipielle hensyn som vi håper Samferdselsdepartementet vil hensynta i den videre prosessen frem til at nye kriterier blir fastlagt.

På generelt grunnlag vil vi påpeke at FOT ordningens regionale betydning nødvendiggjør reformer som svarer ut de nye utfordringene som samfunnsutviklingen skaper. Vi vil redegjøre nærmere for noen av de viktigste tiltakene som det er viktig å vurdere.

2. Nærmere om sentrale prinsipielle momenter

Flyplassalliansen vil fremheve følgende momenter:

- a) Statens kjøp av transporttjenester til luftfart har i de siste årene vært i størrelsesorden 7-800 millioner kroner årlig. Dette representerer ca 10% av de totale statlige kjøp av ulønnsomme transporttjenester. Etter vår oppfatning er det viktig å gjennomføre en analyse av de samfunnsmessige kost/nytte effektene av ordningen der en både vurderer å øke den samlede støtten og evaluerer fordelingen mellom transportsektorene. Vi vil i denne sammenheng understreke den store betydning

luftfarten har for mange distrikter og at dette er det eneste realistiske fremkomstmiddel over lengre avstander.

Uttredninger som «KVU Nord-Norge» vil muligens bidra til slike analyser. Det synes imidlertid som «åpenbart» at bevilgningene til FOT ordningen må økes kraftig, at ordningens innretning må forbedres og at luftfartens betydning for regioner som vil vokse vil øke. En utvikling av luftfarten i bærekraftig utvikling vil forsterke dette behovet ytterligere.

- b) Det overordnede hensyn bak ordningen må være å bidra til regional samfunns- og næringsutvikling. Utviklingen av en statlig kjøpsordning og kriteriene for konkurranse er et av de viktigste virkemidlene for å nå en slik målsetting. Vi har forståelse for at det kan være vanskelige faglige vurderinger dersom en går bredere til verks for å inkludere samfunnsmessige konsekvenser. Det kan også være spørsmål der behovene kan variere mellom ulike regioner og der det delvis også kan være motstridende hensyn. På generelt grunnlag vil vi likevel anbefale at en søker å analysere de bredere samfunnsmessige behovene grundigere enn tidligere.

Sentralt i disse vurderingene er hensynet til næringslivet og innbyggerne mht pris, frekvens og ruteprogram sett i forhold til ulike regionale konsekvenser.

Hva er det samfunnsmessige tapet ved at en ikke kan reise t/r Oslo og regionsentra på samme dag?

Eller at reisetiden blir uforholdsmessig lang med mye «dødtid»?

Hva er den samfunnsmessige kostnaden ved at ruteprogrammet skaper en reisetid som er 5-10 timer lengre enn «nødvendig»?

Hvilke konsekvenser skaper store prisdifferanser i reiser fra mindre og større flyplasser innenfor en region til for eksempel Oslo?

Kan det føre til lengre samlet reisetid fordi passasjerer reiser langt med bil til en større flyplass for å oppnå lavere flypriser? Hvilke samfunnsmessige/miljømessige kostnader kan dette medføre? Hva betyr ulike alternativer for helse/tilknytning til sykehus, viktige fraktbehov?

Vi har forståelse for behovet for kosteffektivitet, men mener at enkelte rutetilbud i for stor grad er tilpasset flyselskapenes behov og at ruteprogrammet i enkelte regioner ikke hensyntar næringslivets og andre reisendes behov.

I en del tilfeller skaper også ruteprogrammet ekstra kostnader for andre aktører, som f.eks. Avinor, fordi de må åpne tidligere/stenge senere enn hva som er nødvendig.

Vi etterlyser en samlet vurdering der ruteprogrammet med frekvens og prisnivå inngår i en bredere analyse av samlede konsekvenser og der det tilrettelegges for strengere «minimumskrav» vedrørende pris og rutetilbud. Tilbyderne bør ikke ha større «frihetsgrad» enn det, det regionale basisbehovet tilsier. Det er helt avgjørende for spesielt næringslivet i regionene at rutetilbudet både er riktig tilpasset

og at det er forutsigbart over tid. I dag har tilbyderne alt for store muligheter til å endre produksjonen, noe som medfører uforutsigbarhet for næringsliv og andre reisende.

- c) Det bør etableres et mere langsiktig og stabilt grunnlag for hvilke flyplasser og ruter som bør være med i ordningen. Dersom det er for store endringer kan dette skape negative konsekvenser og usikkerhet. Uten FOT ordningen vil flyplasser og ruter være mye mere følsomme for uforutsette markedsendringer forårsaket av kriser, epidemier m.m. En bør søke å etablere et basisgrunnlag med stabilitet.

Flyplasser og ruter som faller inn/ut av ordningen kan oppleve store kortsiktige endringer for eks. i prisnivå, trafikkutvikling og regionale konsekvenser. Det bør her også hensyntas at grunnlaget for kommersialisering av ruter påvirkes betydelig av nivået på offentlige avgifter og kostnader.

Etter vår oppfatning bør følgende flyplasser inkluderes i «FOT-kjøpet» fra 2024 (i tillegg til de eksisterende): Ørland, Florø, Skagen/Stokmarknes og Stord.

- d) Prisnivået er generelt sett svært høyt. Dette skaper en betydelig ekstra kostnad for næringslivet og svekker mulighetene for utvikling i distriktene. Likeledes bidrar dette til å svekke mobilitet, arbeidsbetingede reiser og innbyggernes muligheter for besøksreiser, ferie og fritid.

Tidligere analyser av FOT ordningen synes å være noe «snevre» og kortsiktige i vurderingen av betydningen av prisreduksjoner og rutetilbud. Hvor godt begrunnet er de i forhold til fremtidens utfordringer og der tiltak vurderes i et bredere samfunnsperspektiv? Flytrafikken er i betydelig vekst og er snart på «toppnivå» igjen.

Det synes som om prognosene fra Avinor og flyselskapene har vært for pessimistiske på de regionale rutene. Hvorledes skal en sikre at utviklingen også kommer distriktene til gode? I hvilken grad tar analyser hensyn til bredere samfunnsmessige konsekvenser? Ville det være mulig å initiere noen forsøksordninger der en prøvde ut et bedre tilbud enn opprinnelig planlagt og evaluerte effektene over noe tid?

Å utvikle slike pilotprosjekter kan være formålstjenlig i videre oppfølging av saken. Uansett må det formuleres krav både til gjennomsnitts og makspriser. Det må også understrekes at prisnivået er en konsekvens både av offentlige avgifter, bransjespesifikke fiskale avgifter og omfanget av støtteordningene. Dersom dette i sum fører til et mye høyere prisnivå på kortbanenettet og «tynnere» ruter vil en ikke kunne motvirke en negativ utvikling.

- e) Vi vil sette spesielt fokus på «gjennomgående billetter». Fra mange flyplasser er det en stor andel som skal reise videre etter å ha ankommet regionflyplasser som Tromsø, Bodø eller Trondheim. Det vil være helt avgjørende at det settes krav til

dette i nye anbudsrunder.

- f) «FOT-nettet» er omfattende, med relativt korte distanser og i stor grad betjent med mindre flytyper. Dette gjør det spesielt velegnet for innovasjonstiltak med ny teknologi. Flyplassalliansen vil særlig fremheve behovet for/mulighetene til klimatiltak. Dette kan være av stor betydning nasjonalt og internasjonalt og gjelder både drivstoff, el-fly og andre løsninger. Det bør vurderes hvorledes innovasjon kan integreres som incitament i ulike ordninger. FOT kontraktene må stimulere til en gradvis overgang til null- og lavutslippsteknologi på sikt.
- g) Ovennevnte momenter tilsier at kravene til billettpris, kapasitet, frekvens og rutetider må vektlegges sterkere og at hensynet til regional utvikling nødvendiggjør et strengere regime med minimumskrav som i større grad hensyntar dette.
- h) Dersom det viser seg at innføringen av el-fly tar lengre tid enn planlagt har en da «back-up» muligheter? Eller risikerer vi at regionene i en periode får et redusert tilbud? Flyplassalliansen mener det er viktig at anbudsprosessen sikrer at valgte tilbydere har materiell og at avgiftssystemet stimulerer til den omstillingen innenfor klima og miljø som vil kreves også i luftfarten de neste 8-10 årene.

3. Avslutning

Flyplassalliansen vil understreke «FOT ordningens» store regionale betydning. Det er svært viktig at ordningen videreutvikles og at reformer bidrar til å bygge opp under den samfunnsmessige betydningen. I slike vurderinger er det viktig at det primære fokus er på innbyggerne og næringslivets behov og at departementet formulerer krav til tidstabeller og prisregimet som i større grad sikrer lavere priser og mere effektive reiser på alle flyplasser.

Vi ønsker samtidig å minne om målene i «Hurdalsplattformen»:

- Ta initiativ til å erstatte dagens flypassasjeravgift med en avgift som har reell klimaeffekt og bedre geografisk profil, slik at distriktsarbeidsplasser og rutetilbud ikke rammes urimelig slik som nå
- Sikre lavere priser og flere avganger på kortbanenettet. Målet er en halvering av prisene på FOT-rutene

Flyplassalliansen ønsker veldig gjerne å bidra til at disse målene nås, og ser frem til den videre prosessen rundt kjøp av flyruter. Dette er distriktenes by-buss og rutetilbudet er helt avgjørende for å beholde og skape nye arbeidsplasser i distrikts Norge.

Med vennlig hilsen

Amund Hellesø
Styreleder
Ordfører Nærøysund

Isak V Busch
Ordfører Røros

Lena Arntzen
Varaordfører Hadsel