



DANISH AIR TRANSPORT

Kolding Airport Vamdrup
Lufthavnsvej 7A
P.O. Box 80
DK-6580 Vamdrup
Denmark

Phone +45 7558 3777
Fax +45 7558 3722

sales@dat.dk
www.dat.dk

VAT No DK12654693

Danish Air Transport AS

kommentarer til anbudsoplæg

Kolding 31.10.2014

Afsender: Danish Air Transport AS (DAT)

Modtager: Samferdselsdepartementet Norge (SD)

På opfordring af SD fremsendes dette notat. Formålet er at kommentere rapport fra TØI 1331/2014.

TØI rapport

Danish Air Transport er fuldt enig i rapportens konklusioner. Vi kan bare anbefale at disse følges. Herefter enkelte kommentarer samt til sidst specifikke forslag til ændringer som ikke er nævnt i TØI rapporten.

- *Længden af rullebanerne i de pågældende lufthavne første og største spærre for øget konkurrence.*
- *Kryds subsidiering kan på kort sigt være et billigere tilbud, men på lang sigt er en dyrere løsning.*
- *Ufleksible minimumskrav hæmmer muligheder for ny operatør.*
- *Tildelingsfristen i forhold til opstartsdato skal være 18 måneder.*
- *Melding om flyvning på ren kommerciel basis skal ske tidligere.*
- *Ændret rolle af Luftfartstilsynet.*
- *Alternativ anbudsform.*

Undtagen Florø og til en vis grad andre lufthavne, men med operative begrænsninger, tillader rullebanerne ikke bud med andre flytyper end DASH 8-100/200. For hvad angår "pakken" Sogn og Fjordane" er det DATs vurdering, at der skal 6 flystel/registreringer til for at kunne overholde de nuværende krav til minimumsproduktion samt regularitet. Der er på verdensplan ikke mere end en håndfuld selskaber der råder over dette antal fly. Selskaberne er placeret i Nord Amerika, Australien eller Fjernøsten. Dermed er udbuddet af flyselskaber praktisk talt reduceret til én aktør. Da flytypen samtidigt ikke produceres og hastigt er på vej til at ældes, bør der være ultimativ fokus på forlængelse af baner, eventuelt finansieret ved lukning af mindre lufthavne. I TØI rapporten s. 57 pkt. 8.3 kan det opfattes som, at der er 265 fly tilgængelige og dermed til salg, men dette skal opfattes som værende i drift. Der er sjældent mere end tre til fire af disse fly i rimelig stand til salg samtidigt på verdensmarkedet.

Monopolet tillader, at tilbudsgiveren, uden større risiko kan fremsende et hvilken som helst økonomisk kompensationskrav – hvilket efter DAT opfattelse var situationen ved sidste udbudsrunde. Ved at underbyde Florø ruterne med et "0" anbud, men samtidig hæve tilskudskravet på de resterende lufthavne, opnåede den nuværende aktør fuldstændig monopol på regionalflyvningerne. Denne politiske accept af kryds subsidiering medfører, at Florø ruterne ved fremtidige udbud ikke er aktuelle for DAT. På kort sigt er der muligvis besparelser, på lang sigt vil en monopolisering uden megen tvivl blive kostbar. Vi opfatter at regelværket gir SD adgang til nøjere undersøgelse af real økonomi bag et "0" anbud, med mulighed for afvisning af anbudet. Men vi konkluderer at SD af politiske årsager ikke ønskede at benytte disse muligheder ved sidste anbudsrunde.

En ganske enkelt løsning er positivt at erklære at kryds subsidiering uden for specificerede "pakke områder" ikke er tilladt, samt at tilsikre en bedre økonomisk vurdering af tilbud. Blandt andet ved at sikre, at operatøren ikke benytter forskellige produktionsomkostninger for samme flytype på to forskellige rute områder med generelt samme rammebetingelser. Et "0" anbud skal alene kunne forankres i væsentligt åbenbare forskelle i indtægtsforventninger.

En anden konkurrence hæmmer er det stramt opsatte og særdeles specificerede rute program, der i høj grad favoriserer bestående operatør. Et mere fleksibelt oplæg, som skitseret i TØI rapporten er stærkt ønskeligt.

Det er vigtigt, at SD arbejder hen mod at reducere alle makrofaktorer, der beskytter den nuværende aktør. Krav om SCAT-1 er en sådan faktor som favoriserer den nuværende aktør, men er fint afdækket i TØI rapporten. Set i lyset af de seneste vældigt sene tildelinger med efterfølgende umuligt korte opstarts frister gør det i praksis umuligt for nogen at modificere fly i tide.

En tildeling bør ske med 18 måneders frist. Såfremt at SD skønner, at man ikke kan gennemføre næste anbud inden for disse rammer, bør SD allerede nu gennemføre en administrativ forlængelse af bestående kontrakter. Dette er sket tidligere (RRS) og en forlængelse på tre eller seks måneder bør være tilstrækkeligt. Det er kort sagt vigtigere at få gennemført næste anbudproces med rimelig opstart varsel, fremfor at gennemtvinge et forløb, for at blive færdig til nuværende udløbs dato.

Flyselskaber der i dag ønsker, at betjene anbuds ruter på rene kommercielle vilkår kan i dag oplyse dette på et tidspunkt, der er alt for sent i processen. Der bør være en tidsfrist på denne "overtagelse på kommerciel basis" der maksimum ligger 30 dage efter at anbud offentliggøres. Herved sikres, at et selskab ikke agerer i i sidste øjeblik, enten i panik, eller som kalkuleret manøvre, fordi man via lækkede oplysninger har erfaret at man ellers ikke bliver tildelt ruten. Man kan endda overveje, at man skal have meddelt dette INDEN publicering af anbud for der igennem at sikre SD mod, at man benytter denne manøvre til at "opbryde" systemet med "pakke områder". Denne mulighed er til stede i dag. I øvrigt vil det også være absolut fornuftigt, at de bydende selskaber herved ikke skal bruge unødvendige ressourcer, eventuelt sågar indkøbe dyrt flymateriel og teknisk modificere dette på basis af et anbud der så potentielt annulleres i sidste øjeblik.

SD bør seriøst arbejde imod at mindske Luftfartstilsynets nuværende veto ret i processen. Helt unikke norske udstyrskrav, gør at der i realiteten praktiseres tekniske handelshindringer. Samt at Luftfartstilsynet i realiteten underkender samtlige EASA landes myndighedsvurderinger på mere eller mindre seriøst

grundlag. Der bør være en tæt dialog mellem myndigheder i Norge og de berørte lande i stedet for en godkendelse af operatøren af Luftfartstilsynet. Den norske praksis finder mig bekendt ikke sted i nogen andre EU/EASA lande og kan nok betegnes som diskriminerende.

Alternativ ændring af subsidieringsmodellen til fast tilskud

En bud form der vil sikre, at SD kan kontrollere det samlede budget for anbudsruiterne vil være at tilbyde et forud fastsat tilskud til beflyvning af en rute som en del af anbudsudlysningen. TØI rapporten indikerer på udmærket vis hvad der skal/kan være grundlag. Samtidig defineres et absolut minimumsprogram i form af frekvens/flysæder pr. dag/uge/år.

Vinderen af denne budform bliver passagererne, idet tilbud skal tildeles den operatør der leverer flest flystole til ruten for det tilskudsbeløb SD har defineret og tilbudt. Som en opfordring til at sænke gennemsnitspriser og øge belægning kan man endvidere tildele en bonus baseret på belægningsprocent eller/og passager udvikling.

Altså en succes belønning i stedet for dagens system hvor øget belægning medfører krav om øget frekvens og dermed øget omkostning og omvendt. Dagens system tjener ikke udvikling af rute og borgernes vel, men alene "massage af passagertal" ved hjælp af højere billetpriser for at holde krav om øget frekvens væk. Florø er et udmærket eksempel på denne praksis i dag.

Dette koncept kan eventuelt afprøves på Florø som test i næste periode.

Jeg håber at Samferdselsdepartementet nøje vil følge de anbefalinger som TØI 1331/2014 angiver.

Med venlig hilsen

Danish Air Transport

Jesper Rungholm / CEO

