



Samferdselsdepartementet
Att. Andreas Neumann
Luft- post- og teleavdelingen

Oslo 29.oktober 2014

Høring - anbud på regionale ruteflyvninger i Sør-Norge fra 1.april 2016 (ref. 13/1388)

Takk for invitasjon til deltagelse i høringen vedrørende "Anbud på regionale ruteflyvninger i Sør-Norge fra 1.april 2016." Vi har sendt ut høringen til våre medlemmer på brukersiden, dvs. kjøpere av flyreiser innen både privat og offentlig sektor.

Våre kommentarer er som følger:

1. Anbudsprosessen bør forlenges slik at perioden fra innbydelse til anbudsfrist og videre til oppstart blir lenger, noe som også rapporten påpeker på side VI. Det vil øke konkurransen, og kvalitet.
2. Tilbudet for hver rute må reflektere/være knyttet til kostnadene ved å drive ruten, dvs. at de må unngå intern krysssubsidiering, noe Widerøe ble beskyldt for å gjøre på Florø ved forrige runde.
3. Det må være en sammenheng mellom kostnader, støtte og prissetting av flybilletter slik at man unngår at tilbyderne underkutter i anbudsrunder for deretter å skyve kostnadene over på brukerne gjennom høyere priser. Det må være en sammenheng mellom tilbud i anbudsprosess og tilbud til markedet.
4. Mulighet for gjennomgående billetter vil kunne ivareta passasjerenes rettigheter bedre, gi større fokus på samkjøring av rutenett.
5. Krav til navigasjon mykes opp for å gjøre det mulig å bruke andre systemer enn SCAT.
6. Krav til flystørrelse reduseres, samtidig som krav til trykkabin opprettholdes.
7. Dagens flytyper som brukes av WF på anbudsrutene (Dash 8-100/200/300) vil ikke lenger produseres, så hvis ikke kravene til flytype endres, vil vi om noen år «slippe opp» for fly og ikke ha muligheter til at operatøren kan kjøpe nye. Widerøe er på jakt etter nye fly, men har inntil videre gjennomført en «life extension» på sine fly til de finner ut hva de skal gjøre. Det finnes ikke noen som produserer tilsvarende WF's fly i dag.
8. Alle fly må ha minimum 2 piloter og 2 motorer. (Kanskje Bergen Air Transport med sine King Air kan delta?).
9. Kravet om ikke å tillate Wet lease må opprettholdes, kun Dry lease tillates. Da slipper via at et holdingselskap på Cayman Island vinner anbudet og leier inn noen til å fly for dem).
10. Det må være krav til reservekapasitet/back-up ved driftsforstyrrelser (tidsfrist for å sette inn ekstrasfly ell.).
11. I kapittel 8.4 anbefales det å fravike kravet til GDS. Dette er vi sterkt uenig i. Det er større bedrifter og større offentlige etater som betaler mest for billettene. Disse kjøper sine billetter gjennom reisebyrå. Kravet må være at flyselskapet tilbyr sine billetter gjennom minst 1 av de større GDS'ene. Alle NBTA sine medlemmer bestiller via reisebyrå, og dette gjelder for store deler av de forretningsreisende fra bedrifter som har litt reisevolum.

12. De må tilby de samme billettene gjennom alle kanaler, slik at de ikke favoriserer egne hjemmesider ved å tilby lavere priser på egne sider.
13. Oppsett for ivaretagelse av passasjerer ved irregulariteter på flyplass.
14. Rapporten sier at hvis ruter, som f.eks. BGO/OSL-FRO tas ut av anbudsområdet, så vil sannsynligvis prisene øke. Det er mulig at rapporten har rett i at publiserte priser vil øke, men hvis de øker for mye kan det åpne for flere aktører som vil inn på markedet, og dessuten vil det gi større bedrifter og etater mulighet for å forhandle rabatter på strekningen. I dag gir ikke WF rabatter på anbudsrutene, bortsett fra 2% TPC rabatt (hvis vi husker riktig).
15. Kravet om å tilby gjennomgående billetter med andre selskap, samt gjennomgående innsjekk og bagasje må opprettholdes der hvor dette er mulig.
16. Alle kommunikasjonskanaler må tilby både norsk og engelsk språk, dvs. alt fra hjemmesider, informasjonsmateriell og ikke minst annonsering om bord og på flyplass.
17. Selv om det opprettholdes forbudet mot opptjening av bonuspoeng på disse rutene, bør det vel kunne tillattes uttak av bonuspoeng da det nå er åpnet for slik bonusopptjening hos SAS/Norwegian?
18. Frekvens vil være viktig for fleksibilitet for de reisende, og anses som viktig innen oljesektoren. En av respondentene uttrykte at de gjerne kan ha mindre fly enn 50 seter, så lenge de får høy frekvens på flyvninger.

Ellers vil vi berømme TØI og Møreforskning for et vel utarbeidet dokument, og håper at våre innspill vil bli ivare tatt i det endelige anbuds dokumentet.

Med vennlig hilsen
NBTA – Norwegian Business Travel Association



Jan Henrik Ulvatne
General Manger
Mob. 90560268
Epost: jan.henrik.ulvatne@nbta.no