

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO
Norge

Vår ref.
16/06767-2

Vår dato:
15.10.2016

Deres ref.
16/969

Deres dato:
19.09.2016

Vår saksbehandler:
Lars Draagen

16/969 Høring - Rapport om overføring av ansvar for kjøp av innenlandske flyruter til nye folkevalgte regioner

Kompetanse

Dersom 10 regioner skal kjøpe inn vil det kreve at det bygges kompetanse om flygninger i alle regionene. Regionene har kompetanse til å kjøpe inn buss/ferjetjenester, men vi anser at innkjøp av flykapasitet er mer komplisert. Det må forutsettes at tekniske og operative krav til tilbyderne, informasjon om operative forhold på flyplassene fortsatt utarbeides av Luftfartstilsynet.

Prosesser, kostnader

I dag lyses anbudene ut i 2 store bolker, Sør-Norge og Nord-Norge. Dersom 10 regioner skal stå fritt vil man kunne få ti slike prosesser. For flyselskapene vil dette være arbeidskrevende og innkjøpskostnadene vil øke for alle parter. Flere utlysninger i hele EU området vil gi økte kostnader. Oppfølging av leveransene gjennom anbudsperioden vil bli mer komplisert og flyselskapene får økt rapporteringsmengde.

Regioner, inndelinger

I løpet av de anbudene som har vært gjennomført har man gått fra utlysning av enkeltruter til nå å kunne kombinere mange ruter. Gjennom pristilbudene flyselskapene inngir på de ulike kombinasjonsmulighetene, ser man at det er stort potensiale for prisreduksjoner dersom det tilbys større pakker med ruter sammenlignet med kun å tilby enkeltruter. Eksempelvis var prisen for pakken «hele Lofoten/Ofoten/Vesterålen» 27 % lavere enn summen av tilbudene på enkeltrutene i forrige anbudsrunde.

Dagens FOT ruter er naturlig delt i 4-5 driftsområder hvor det er mulig å oppnå stordriftsfordeler gjennom pakker. Fra måten Widerøe driver disse rutene, ser man at det er egne og isolerte ressurspooler i hvert område. Dette gjelder flymateriell og crew. Det er noe samvirke mellom Helgeland og Lofoten/Vesterålen gjennom knutepunktet Bodø og det er noe bytte av ressurser i Tromsø mellom Finnmarkspakke 2 og Lofoten. Om man deler inn anbudene i flere regioner, kan det synes som man mister stordriftsfordeler. Det vil kunne føre til høyere priser. Det er sannsynlig, men ikke like opplagt, at det kan oppnås stordriftsfordeler ved å kombinere flere av dagens «regioner».

Fastsetting av priser.

Rapporten omtaler ikke flypriser for brukerne av FOT nettverket. Dagens ordning er at SD setter maksimalpriser for alle ruter. Dette oppgis i utlysningene og tilbyderne beregner sine anbudspriser basert på disse prisene. Dersom det er stor konkurranse om anbudet kommet ikke dette forbrukeren til gode. Dersom regionene skal fastsette prisene, vil disse kunne variere mellom de ulike regionene. Da tilskuddsbehovet er forskjellen mellom billettinntektene og summen av



kostnadene og overskuddskravet, vil økte priser kunne gi lavere anbud slik at regionene kan benytte de frie midlene til andre tiltak. Dersom målet er likeverdige reisekostnader i alle distrikter, må maksimalpriser bestemmes sentralt eller som et samarbeid mellom regionene.

Konsekvenser for Avinor

Svært mange av Avinors flyplasser har kun FOT ruter som grunnlag for virksomheten. Kostnadene ved flyplassdrift påvirkes i stor grad av åpningstidene. Det er derfor viktig at det opprettholdes en god dialog med Avinor. Dersom det planlegges endringer i produksjonen som påvirker åpningstider eller medfører bruk av andre flytyper/flystørrelser, er det viktig at slik informasjon kommer i god tid før ikrafttredelse.

Med vennlig hilsen

Avinor AS

Lars Draagen

Dokumentet er godkjent elektronisk.