

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Vår dato 14.10.2016  
Deres dato 19.09.2016  
Vår referanse tl  
Deres referanse 16/969-

## **Høring – rapport om overføring av ansvar for kjøp av innenlandske flyruter til nye folkevalgte regioner**

Det vises til høringsbrev datert 19.09.2016 vedlagt utredning utarbeidet av Oslo Economics (OE) vedrørende ovenstående tema. NHO Luftfart ønsker å gi innspill i saken.

I rapporten blir mulig alternativ regional organisering av ansvaret for kjøp av regionale flyruter, samt konsekvenser av en slik ansvarsoverføring til regionene, drøftet. Slik vi forstår utredningen blir det ikke angitt en klar konklusjon, men fordeler og ulemper med en overføring av ansvaret blir skjønnsmessig problematisert. Vi ønsker å kommentere noen av de forholdene Oslo Economics (OE) tar opp.

### *Forvaltning av regelverket:*

Fylkeskommunene har ingen særskilt kompetanse på det regelverket som anvendes for kjøp av regionale flyruter. Dette er basert på rådsforordning (EF) nr 1008/2008, med tilhørende utfyllende forskriftsverk. I tillegg foreligger det et utstrakt regelverk innenfor det teknisk/operative området, som i det alt vesentligste forvaltes av Luftfartstilsynet. Det er nødvendig med høy kompetanse og innsikt på dette området, noe som Samferdselsdepartementet har bygget opp over mange år. Dette har også gitt grunnlag for at erfaringer fra tidligere anbud har blitt tatt opp med EU Kommisjonen, og medvirket til at regelverket har blitt endret/forbedret over tid. Fylkeskommunene, og ev nye regioner, har ikke slik kompetanse, og denne må bygges opp. Dette må skje i flere regioner og man får da også utfordringer med en lik tolkning og forvaltning av regelverket. Nærheten til Luftfartstilsynet blir også svekket, og det blir mer utfordrende å sikre lik praktisering av regelverk og standarder over hele landet. Erfaringer fra andre sektorer (ferje og kollektivtransport) synes å bekrefte dette. I tillegg vil en slik ansvarsoverføring åpenbart øke de samlede administrative kostnadene.

### *Prioritering av flyruter*

OE drøfter hvilken organisering som gir best prioritering av flyruter. Etter vår vurdering undervurderes effekten av det nære forholdet mellom kommunene og fylke/region. Kommunene vil ikke ha et finansieringsansvar for flyruter, og vil således på samme måte som i dag ønske å påvirke regionen for å skaffe til veie et best mulig flyrutetilbud. Mange lokale politikere er involvert både i kommunestyre og fylkesting, og vil selvfølgelig arbeide for et best mulig transporttilbud. Nærheten til fylket vil snarere kunne forsterke denne effekten, som kan gi mer sub-optimale løsninger. Samtidig vil en overføring også bidra til en svakere koordinering med annen overordnet samferdselsinfrastruktur. Svært mye av den regionale flytrafikken er landsdekkende reiser, via knutepunkt i flyrutesystemet. Et lokalt ansvar, med stor/større lokal innflytelse vil forsterke presset på lokale løsninger og hvor behovet for koordinering mot annen statlig infrastruktur svekkes. I tillegg vil en regionalisering i seg selv bety en krevende koordinering av flyruter mellom regioner.

Det bør også nevnes at en regionalisering i tillegg vil bety utfordringer mht standardisering av tjenestekrav mellom ulike områder. Dette kan gjelde krav til materiell mv. samt krav til forsendelse av frakt, bagasje, salgs- og distribusjonssystemer, gjennomgående billettordninger osv. Dette kan lede til ulike standarder som på sikt ytterligere vil kunne svekke mulighetene for like og mest mulig kostnadseffektive løsninger. Det vises også her til erfaringer fra ferje- og kollektivtransporten, hvor dette er et mye diskutert tema.

#### *Produksjonskostnader og driftskvalitet*

OE antyder at produksjonskostnadene sannsynligvis vil øke ved regionalisering. Vi støtter en slik oppfatning. Dels fordi vi tror at evnen til bedre prioritering ikke vil forbedres, men spesielt fordi vi tror at man vil kunne miste stordriftsfordeler. Fly er dyre i innkjøp og drift, og må sikres høy utnyttelse. Fly og personell må kunne benyttes i flere områder, og god driftskvalitet sikres ved at bruk av reservemateriell fleksibelt kan anvendes over større ruteområder. Dette vanskeliggjøres ved å regionalisere innkjøpsansvaret. Mulige ulikheter i standardkrav på materiell og tjenesteordninger vil forsterke dette, og over tid bidra til at det blir mer utfordrende å utvikle et helhetlig og standardisert tjenestetilbud i hele landet.

#### *Mulig alternativ organisering*

NHO Luftfart støtter at dersom ansvaret overføres til regionene, bør tilskuddet gis som frie midler. Dette gir best grunnlag for en riktig prioritering mellom sektorene. Vår oppfatning er også at en ev regionalisering av ansvaret kun bør skje dersom man får på plass maksimalt 4 regionområder med ansvar for kjøp av flyruter. Eventuell flere regioner vil forsterke de utfordringene som er påpekt i rapporten og nevnt ovenfor.

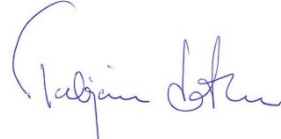
#### *Avslutning*

NHO Luftfart er enig i at det også kan være fordeler med en regionalisering av kjøpsansvaret for regionale flyruter. Vi mener imidlertid at noen av ulempene ved dette kommer svakt frem i rapporten fra OE, og bør belyses nærmere. Departementet bør også ta med seg erfaringer blant annet ved kjøp av ferje- og kollektivtransport, selv om dette ikke på alle områder er overførbart til luftfart.

Samlet sett mener således NHO Luftfart at en overordnet statlig koordinering og styring av kjøp av regionale flyruter er den mest effektive administrative organiseringen, og at dette også gir en best mulig prioritering og koordinering av flyrutetilbudet. Over tid vil dette gi de beste samfunnsøkonomiske løsningene, hvor man kan utvikle et helhetlig og godt transporttilbud fra distriktene til hele landet.

NHO Luftfart ønsker til slutt å vise til egne høringsinnspill fra Widerøe og Lufttransport, som vi slutter oss til. Vi står gjerne til disposisjon med ytterligere opplysninger dersom dette skulle være ønskelig.

Med hilsen  
NHO Luftfart



Torbjørn Lothe  
Administrerende direktør