

2 NOV 2010

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Vår dato 01.11.2010  
Deres dato 04.06.2010  
Vår referanse TL  
Deres referanse 10/430-ANE

## Anbud på regionale ruteflyginger i Norge fra 1. april 2012 - høring

Det vises til høringsbrev av 4. juni 2010. NHO Luftfart mener at dagens system for anbudsutlysning av regionale flyruter i det alt vesentlige fungerer godt, men at det alltid vil være forhold som kan forbedres. Vi vil kommentere noen konkrete forhold nedenfor.

### *Kontraktsvilkår for reforhandling, prisregulering og manglende leveranse*

NHO Luftfart ønsker å påpeke at kriteriene for reforhandling av vilkår eller tilskudd innenfor kontraktsperioden er strenge. Det foreligger et krav om vesentlighet eller uforutsette forhold. I praksis har Samferdselsdepartementet kun i få tilfeller åpnet for reforhandling av anbudskontraktene, og har tolket reforhandlingsvilkårene strengt. Samtidig registrerer NHO Luftfart at kontraktsvilkårene innenfor andre transportsektorer, og da til dels konkurrerende transportmidler, avviker fra de vilkår som gjelder for flyruter. I utgangspunktet synes kriteriene å være forskjellige, og ikke minst med ulik ordlyd i kontraktene, vil forståelsen av rekkevidden av kontraktsvilkårene nødvendigvis bli ulik fra sektor til sektor. I tillegg kan det synes som om departementets forståelse og håndtering av krav om reforhandling av statens godtgjørelse, kan variere fra sektor til sektor, jf for eksempel departementets håndtering av kontrakten med "hurtigruteselskapene" om reforhandling på grunn økt pris for bunkersolje mv. Når man i tillegg i utgangspunktet har ulike regimer for prisregulering av kontraktene er det åpenbart at vilkårene for reguleringer av statens godtgjørelse blir svært ulike mellom sektorene.

Departementet har i tillegg en klausul i anbudsinnbydelsen om ruteflyging som innebærer at statens godtgjørelse reduseres dersom et visst antall flyginger innstilles av grunner som operatøren har herredømme over. Denne ordningen skiller seg fra statens avtalevilkår med hurtigruteselskapene og NSB, hvor disse enten er knyttet til alvorlig mislighold (som sjelden forfølges) eller mer ordinære

bonus/malus kontrakter (NSB). De siste gir muligheter for økonomisk uttelling ved god innfrielse av kontraktsvilkårene. Samtidig registrer vi at vesentlige driftsavvik både innenfor NSBs virksomhet og hurtigrutedriften ikke gir seg utslag i økonomiske sanksjoner. Tvert imot har vi sett eksempler hvor transportøren (NSB/NSB Gjøvikbanen) får anledning til å avvike produksjonsforpliktelsene for å ivareta regularitets- og punktlighetskrav, uten noen økonomiske sanksjoner fra staten sin side. Slike ulike bestemmelser, med varierende etterlevelse, gir høyst ulike vilkår for aktørene.

De regionale flyrutene har konkurranseflater med både tog og båt. Ulike vilkår på de sentrale områdene som er omtalt ovenfor vil således kunne påvirke konkurransevilkårene mellom aktørene i samme markedsområde. NHO Luftfart mener derfor at det er behov for en harmonisering av kontraktsvilkårene på de punktene som er angitt ovenfor.

#### *Forbrukerbestemmelser*

Operatørenes forpliktelser i forhold til de reisende er ikke nedfelt i anbuds- og kontraktsvilkårene. Disse forpliktelsene er i henhold til allmenn lovgivning på området, som i det alt vesentlige følger av regelverk implementert etter EØS avtalen. Selv om det i den senere tid er iverksatt et strengere og mer oppdatert forbrukerregelverk også for andre transportmidler, er det fremdeles store forskjeller i forbrukerregelverket mellom transportformene. Flyselskapene har uavhengig av skyld et utstrakt ansvar for økonomisk kompensasjon til de reisende som går langt utover ansvaret for andre transportformer. Eksempelvis vil jernbaneoperatørene normalt kun ha et ansvar for tilfelle hvor selskapene selv kan påvirke driftskvaliteten. NHO Luftfart ønsker å henlede oppmerksomheten på dette siden flyselskapene av myndighetene påføres en større økonomisk risiko/usikkerhet enn konkurrerende transportmidler i det samme markedsområdet. Dette er etter vår vurdering uheldig, og betyr blant annet at kostnadene ved flytransport relativt sett blir for høy sammenlignet med andre transportmidler. Dette svekker flytrafikken. Vi anmoder departementet om å følge opp dette, og også her tilrettelegge for mer likeverdige og harmoniserte vilkår mellom transportmidlene.

#### *Åpningstider lufthavnene*

Departementet stiller til dels detaljerte krav til utformingen av flytransporttilbudet. Dette gjelder frekvens, korrespondansemuligheter og til dels også spesifikke krav til ankomst- og avgangstider. Slike detaljerte spesifikasjonskrav til rutetilbudet vil implisitt også påvirke nødvendige åpningstider på de berørte lufthavnene. Det er derfor viktig at departementet i forkant av anbudsutlysningen avklarer med Avinor at selskapet kan tilby et tjenestetilbud som samsvarer med de krav til

transporttilbud som stilles i anbudsutlysningen. Dette må innebære at lufthavnene er åpne en gitt tid før første ankomst, og tilsvarende etter siste avgang. I dag er det flere tilfelle med uklarheter omkring dette, og ulike interesser mellom dagens operatør Widerøe og Avinor. Det pågår også en diskusjon om kostnadsdekningen av utvidet åpning av lufthavnen ved forsinkelser av siste fly om kvelden. Selv når siste fly inn om kvelden er forsinket på grunn av forhold som ligger utenfor flyselskapets kontroll (eksempelvis forhold som skyldes Avinor), så blir Widerøe fakturert for kostnader til utvidet åpningstid. Det er således behov for godt tilpassede åpningstider til de krav til transportstandard som departementet fastsetter, samt at det etableres bedre "kjøreregler" for hvordan kostnadsdekningen ved avvik skal håndteres. Det er eksempelvis uakseptabelt at flyoperatøren skal dekke kostnader til forlengede åpningstider når dette skyldes Avinor. NHO Luftfart ber derfor departementet avklare dette bedre i de kommende anbudene, eventuelt også at man spesifiserer hvilke åpningstider flyselskapene skal forholde seg til på de enkelte lufthavnene.

#### *Tildelingskriterier*

Samferdselsdepartementet anvender i dag kun pris som tildelingskriterium. NHO Luftfart mener at det bør vurderes også å legge inn andre kriterier for å sikre anbudsnettet best mulig kvalitet til lavest mulig pris. Innenfor andre sektorer, ref for eksempel kollektivtrafikken, er det vanlig med vektning av tildelingskriteriene. Det er svært viktig at slike kriterier er tydelig angitt i anbudsutlysningen, og enkelt anvendbart i utvelgelsen av anbyder. Eksempelvis er det fullt mulig å legge vekt på kvalitet/størrelse på flymateriell, opplæring/kvalitet i teknisk/operativ virksomhet, miljøkrav mv. For øvrig bør det også vurderes om kravene til økonomisk soliditet bør harmoniseres uavhengig av størrelse på flymateriellet, og ev også vektlegges i tildelingskriteriene. Med lengre kontraktperioder enn tidligere vil dette aspektet ytterligere aktualiseres, og erfaringer fra tidligere tilsier at god økonomisk soliditet er viktig for å sikre et stabilt tjenestetilbud i hele kontraktperioden.

#### *Krav til transporttilbud*

NHO Luftfart vil ikke foreta en uttømmende vurdering av kravene til transporttilbud/priser mv., men ønsker å bemerke følgende:

Det regionale flyrutetilbudet utgjør en sentral del av transportstandarder i distrikts-Norge, og flere analyser viser at dette systemet samlet har høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Flytilbudet har stor betydning for å opprettholde bosettingsmønsteret, og for å styrke utviklingen av næringslivet i regionene. Justeringer av struktur og utforming av ruter vil kunne ytterligere styrke den samfunnsmessige betydning, men NHO Luftfart har ikke grunnlag for å komme med innspill på dette nå. Vi ønsker imidlertid å peke på at de regionale flyrutene har en forholdsvis begrenset rolle i

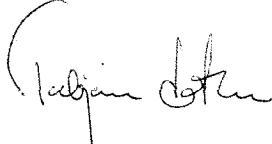
reiselivssammenheng, og at det åpenbart er et potensiale for å styrke de regionale flyrutenes betydning for utvikling av reiselivet i Norge. Regjeringen har pekt ut reiseliv som en viktig vekstnæring, og har utviklet en egen reiselivsstrategi (Verdifulle opplevelser – Nasjonal strategi for reiselivsnæringen). De regionale flyrutene gir tilgang til mange av de mest interessante reiselivsdestinasjonene i Norge, hvor blant annet behovet for mer helårsturisme er helt sentralt. Etter vår vurdering vil forbedringer i flytransporttilbudet (kapasitet/frekvens/pris) kunne utløse betydelig mer reiselivsvirksomhet. For å få til dette er det spesielt viktig med flymateriell med så stor kapasitet at større grupper og seminarer mv er mulig å arrangere også på mindre destinasjoner i distrikts-Norge.

En gjennomgang av dette, og en ev mer samordnet bruk av virkemidler mellom Nærings- og Samferdselsdepartementet, ville kunne styrke reiselivet i distrikts-Norge vesentlig. NHO Luftfart anmoder derfor Samferdselsdepartementet om å koordinere dette nærmere med Næringsdepartementet med sikte på at de regionale flyrutene kan utgjøre et mer effektivt "verktøy" i å styrke norsk reiseliv.

#### *Avslutning*

Det er positivt at departementet gjennomfører en høringsrunde med berørte parter som ledd i utforming av fremtidige anbuds vilkår. NHO Luftfart imøteser en god oppfølging av de forhold som er påpekt fra vår side.

Med hilsen  
NHO Luftfart



Torbjørn Lothe  
Direktør

Kopi: Næringsdepartementet