

Pontarius AB
Box 1023
101 38 STOCKHOLM

Kopi Samferdselsdepartementet ved Per Kolstad

Haugesund, 27.10.16

Vedr. videreutvikling av Haugesund lufthavn, Karmøy og kommentarer til utredning fra Pontarius AB

Vi takker for oversendt utkast til utredning av 24.10.16 rundt tjenestekonsesjon for Haugesund lufthavn, Karmøy, som vi her vil kommentere:

Del 1 – Generelle kommentarer til prosessen

Haugaland Vekst IKS ser igjen positivt på at vi har fått deltatt i referansegruppen for dette arbeidet sammen med Avinor og Samferdselsdepartementet. Vi har gjennom prosessen med denne utredningen om tjenestekonsesjon kommet med en rekke skriftlige kommentarer og innspill til dette arbeidet i det første grovtkastet av rapporten og gitt innspill i intervju med Pontarius AB samt i felles møte den 17.10.16, hvor både Samferdselsdepartementet og Avinor også deltok.

Proessen med å finne en løsning for videreutvikling av Haugesund lufthavn startet med Pontarius sin første utredning som ble publisert i august 2016, vår egne Faktabank-analyser som ble publisert i juni 2016 og nå dette supplerende utredning fra Pontarius. Alle 3 alternative driftsmodeller for Haugesund lufthavn har blitt utredet; (*modell innenfor regi av Avinor, lokal overtakelse og nå tjenestekonsesjon*), og alle tre rapporter anbefaler driftsmodeller som er utenfor regi av Avinor.

Haugaland Vekst er enig i hovedkonklusjonene i disse utredningene, inkludert vedlagt supplerende rapport som vi nå kommenterer. Vi er enige i anbefalingen om at en tjenestekonklusjonsmodell med full frihet (som omfatter hele driften på flyplassen) og med staten som eier, vil være et godt utgangspunkt for den videre samhandlingen med Samferdselsdepartementet og Avinor, om å finne den beste fremtidsrettede løsningen for videreutvikling av Haugesund lufthavn, Karmøy.

Vi forutsetter at alle parter er enige i at det overordnet mål med denne prosessen har vært å identifisere den beste løsningen for flyplassen og regionen med tanke på videreutvikling av flyplassen. Dette har blitt presisert i all kommunikasjon siden starten. Prosessen har vært krevende fordi det er mange vanskelige aspekter; f.eks. spørsmål om statsstøtte, lengde og innhold av en avtale, utfordringer opp mot Avinor-modellen, bedriftsøkonomiske spørsmål, EU regler og sertifiseringer m.m. Vi henviser til våre kommentarer om flere av disse punkter i rapporten nedenfor. Alle disse punktene er svært krevende, men håndterlige etter vårt skjønn, og ingen av dem gjør en modell utenfor Avinor, umulig. Tvert imot, hensikten med et pilotprosjekt er å finne ut av akkurat dette og identifisere den beste realiserbare løsning.

Siden starten av denne prosessen, tilbake i 2010, har arbeidet rundt flyplassenes framtid fokusert på at dette bør legges opp som et pilotprosjekt. For å kunne lykkes med en pilotering, må en tilrettelegge for gode, realistiske rammebetingelser som et verktøy for å oppnå det ønskede målet, noe som må være i både statens og regionens interesse. Piloten skal da over tid kunne gi nødvendige erfaringer, korrigeringer og lærdom samt gi staten et grunnlag for å videreutvikle andre tilsvarende flyplasser og regioner.

Vår hoved-in vending til rapporten er at det er for mange detaljer og betingelser på kontraktuelle og kommersielle forhold som vi mener blir premissgivende for videre forhandlinger på en overordnet nivå. Dette kan sette store begrensninger for en målrealisering, noe vi også tidligere har gitt tydelig uttrykk for i våre innspill. Disse punkter har vi markert med * i våre kommentarer til selve rapporten i del 2 av dette brevet.

I løpet av utredningsprosessen ble det stilt spørsmål om hvorfor regionen ønsker seg en konsesjonsløsning samt regionens motivasjon og begrunnelse for alternativ drift utenfor Avinor. For å klargjøre dette, oppsummerer vi igjen her vårt standpunkt:

Det overordnede målet for regionen er å sikre fremtiden og videreutvikling av Haugesund Lufthavn. Flyplassen med både innen- og utenlands-trafikk er avgjørende for at flere av våre største bedrifter kan være lokalisert i regionen. Det lokale initiativet til rullebaneforlenging og ansvar for trafikkutvikling har vært en suksess. Vi er redd for at flyplassen uten dette fokuset på utenlandsruter, vil kunne få sterkt redusert trafikk etter at Rogfast er ferdigstilt. Dette vil være en reell trussel mot flyplassens eksistens. Gjennom lave driftskostnader og satsing på bla. lavkostflyselskaper, kan lufthavnen posisjonere seg som «Vestlandets lavkost-flyplass» mellom Stavanger lufthavn, Sola og Bergen lufthavn, Flesland. Vi mener dette vil gi en positiv trafikk- og økonomisk utvikling og generere innkommende reisende/turister til hele storregionen og Vestlandet.

Vi er enige i hovedkonklusjon fra Pontarius at anbudsutsetting av driften på Haugesund lufthavn vil være en god løsning for å oppnå dette målet, forutsatt modellen er tilstrekkelig langsiktig og gir nødvendig spillerom og rammer til det foretaket som vinner anbudet.

Vi er svært opptatt av å finne den beste fremtidsrettede løsning for flyplassen vår, og forventer at et pilotprosjekt vil ha som mål å gi nødvendige og realistiske rammebetingelser for å lykkes med selve gjennomføringen av en alternativ driftsmodell og ikke bare at dette nå er utredet på et teoretisk overordnet nivå.

Da utredningsprosessene har tatt svært lang tid fra vi politisk tok opp behov for beslutning om ny driftsmodell, ser vi oss nødt til å fokusere på at nåværende avtale mellom Avinor og LUB AS utgår våren 2018. Det må snarest finnes en løsning på hvordan en kan håndtere en overgangsløsning mellom nåværende avtale og en fremtidsrettet utviklingsmodell for Haugesund lufthavn, Karmøy. Dette betyr at vi forventer at den videre politiske beslutningsprosessen rundt dette arbeidet nå blir raskt avklart.

Del 2: Kommentarer til selve rapporten:

Seksjon 1.1 - Forutsetninger

**«Tjenstekoncessionshavaren betalar en avgift for användande av statens infrastruktur. Kostnaden bör ge staten kostnadsneutralitet»*

Dette er ikke gitt og bør således utelates som en forutsetning

«Tjenstekoncession kan läggas på upp till 20 år.»

Vi stiller spørsmål igjen om hvor grense på 20 år er hentet fra?

Seksjon 1.2 - Gjennomføring

**«utrett lämplig avtalslängd för koncessionen och hur ansvaret för underhåll och uppgraderingar (t ex på grund av krav från myndigheter) bör fördelas mellan staten och koncessionshavaren.»*

Dette beror på selve forhandlinger og hører ikke til i dette prosjektet.

Seksjon 1.3 - Begrensninger

Vi mener at det er en grunnleggende feil i de overordnede mandatet for prosjektet at en detaljert vurdering av statsstøtte er ikke inkludert. EU-regler kan ha en stor innvirkning på strukturen av en tjenstekoncessjon. Vi viser derfor igjen til den juridiske vurderingen, « HAU: State aid, public procurement and labour law issues» som ble utført av advokatfirma Oswell & Vahida i Brussels på oppdrag fra Haugaland Vekst (tilsendt Pontarius 28.09.16) og ber om at den blir lagt ved som appendix til rapporten.

Seksjon 3.3 – Haugesund 2003-2018

«Spesielt för Haugesund är att Avinor har lånat medel av regionen för investering i en längre landningsbana. Räntor och amorteringar betalas av med ett belopp varje år. I tillägg utgår även ersättning för marknadsföringsinsatser, i första hand insatser för att locka utländska flygbolag att etablera trafik till och från Haugesund. Ersättningen ökar med antalet utlandsresenärer.»

Dette avsnittet er en total misforståelse av LUB-avtalen; Avtalen er ikke en låneavtale, men en avtale om tilbakebetaling i den grad det kom inntekter fra utenlandstrafikken. På tidspunktet da avtalen ble inngått var det liten tro på at en skulle få til det inntektsgrunnlaget en i dag har fra utenlandstrafikken på lufthavnen. Dette beror i stor grad og først og fremst på LUBs målrettede markedsarbeid for å tiltrekke utenlandstrafikk. Vi ber om at dette avsnitt korrigeres.

«Haugaland Vekst har genomfört ett antal utredningar¹ vilka kompletteras med deras egna erfarenheter. Haugaland Veksts slutsats är att flygplatsen, ur regionens perspektiv, kan drivas effektivare av annan aktör än av Avinor. Särskilt om intäktsidan och marknadsbearbetning ingår i kontraktet.

¹ https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/sd/rapport_avinor13.pdf

Utredningen som linken henviser til her er ikke gjennomført av Haugaland Vekst. Dette må korrigeres og vi ber om at den riktig utredningen som ble gjennomført av Haugaland Vekst blir lagt til, (Commercial, operational and financial review –

Concession ownership of Haugesund Airport, tilsendt Pontarius 28.09.16). Vi vil også legge til at poenget for regionen er ikke først og fremst effektivisering, men å beholde og videreutvikle flyplassen og det tilbudet en idag har.

Seksjon 3.5 – Analyser og konklusjoner fra erfaring

«Samtidig har andre flygplater som Avinor driver haft en ännu mer positiv utveckling på utlandssidan än Haugesund.»

Dette er feil. Sammenligningen må ta utgangspunkt i tidspunktet fra når avtalen med LUB ble startet. Siden oppstart av utenlandstrafikken har Haugesund i særklasse hatt den beste utviklingen på utenlandstrafikk av sammenlignbare flyplasser.

Vi ber om at denne setningen fjernes.

Seksjon 4.3 – Investeringer

* Hele denne seksjonen går langt utover mandatet og begir seg inn på diskusjoner som bør løses gjennom forhandlinger mellom partene.

Seksjon 4.5 - Varighet

* *«Vår avvägning av för- och nackdelar utfaller därför med att vi rekommenderar 10 år som en lämplig kontraktstid.»*

Her må partene forhandle om antall år. Det er dessuten noen forutsetninger og begrensninger i tjenestekonsesjonsdirektivet som gir føringer.

Seksjon 4.7 - Statskontroll

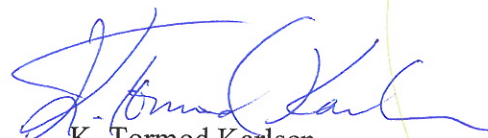
* *«En vinstmaximerande flygplatsoperatör har ett incitament att underhålla anläggningen så lite som möjligt, och flygplatsägaren bör planera för och övervaka att detta inte sker. Kontrollintervallet och deras innehåll behöver vara med redan i villkoren för operatören, annars kommer kontrollerna inte gå att genomföra. Ägaren bör även kräva en bankgaranti av utföraren, för att gardera sig för bristande underhåll och andra anledningar till orimligt stor nedslitning som operatören kan påverka. Ägaren bör även ha rätt att häva kontraktet om brister konstateras vid kontrollerna.»*

Dette berører forhandlinger og bør løses gjennom forhandlinger mellom partene

Seksjon 4.8 - Prissetting

Vi presiserer våre tidligere kommentarer om dette at her bør konsesjonsinnehaver stå helt fritt.

Sign.
Jarle Nilsen
Regionrådsleder


K. Tormod Karlsen
Adm.dir.