

Statssekretær Tom Cato Carlsen
Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Haugesund, 23.11.16

Notat fra Haugesundregion til politisk ledelse i Samferdselsdepartementet om en mulig tjenestekonsesjonsløsning for Haugesund lufthavn, Karmøy

Vår region har sterk tro på at en tjenestekonsesjons modell er den optimal løsning for Haugesund Lufthavn Karmøy. Etter en lang og krevende prosess er det positivt at dette er den foretrukne løsningen i siste utredning. Vår region ser på dette som en klar leveranse ifht hva den sittende regjeringen har uttalt i sin regjeringsplattform om at det skal legges til rette for at kommuner og private kan delta i utvikling i og rundt flyplasser. Videre mener vi at en snarlig innføring av en tjenestekonsesjonsmodell oppfyller komitemerknader som ble lagt fram da Nasjonal transportplan 2014–2023 ble behandlet i Stortinget.

Utredningsprosessen har flagget forskjellige mulige utfordringer men vi er sikre på at politisk ledelse er innstilt for å innfri/muliggjøre det som har blitt foreslått. Hensikten med dette notatet er å bistå positivt i denne prosessen ved å legge fram konstruktive innspill til løsninger og iverksetting. Vi sender derfor dette som et utgangspunkt for en videre dialog i første omgang gjennom et møte med dere før jul, som signalisert på vårt siste møte 29. september.

1. Pilot-prosjekt status

Vi noterer at utredningen har sett bort fra alle referanser til pilotprosjekt som ble fjernet fra rapporten rett for publisering. Vi minner om diskusjoner og dialogen som har foregått siden 2010 om viktigheten og nytte verdien av et pilot-prosjekt og ber om at dette revurderes.

2. Varighet av avtalen

Del 2 rapporten fra Pontarius anbefaler en avtalevarighet på en tjenestekonsesjonsavtale på 10 år. Denne anbefalingen fremstår som litt tilfeldig og uten forankring i verken regelverk eller med åpning for en fremforhandlet løsning basert på hva som legges inn i tjenestekonsesjonsmodellen. Varigheten beror etter vårt syn på modellen som velges, og hvor lang tid som anses nødvendig for at leverandøren skal ha muligheten til å tjene inn sine investeringer og oppnå en rimelig avkastning. Ved beregningen av kontraktslengden skal oppdragsgiveren ta hensyn til etablerings- og driftskostnader og andre investeringer knyttet til kontrakts oppfyllelse. Vi viser til direktiv 2014/24/EU (tjenestekonsesjonsdirektivet) og forskrift av 12. august 2016 nr. 976 om konsesjonskontrakter (ikke trådt i kraft ennå) Fagfolk på dette feltet har rådet oss at basert på lufthavnens investeringsbehov så bør en konsesjonsperiode være opp mot naturlig avskrivningstid på bygg (terminaler) som er fra 20-30 år.

3. Prosessen med anbudsutsetting

Vi støtter konsulentens konklusjon om viktigheten av en åpen, transparent og non-diskriminerende offentlig anbudsprosess.

Det er viktig å utforme et anbudsgrunnlag som gjør at konsesjonen blir attraktiv for mange leverandører å gi tilbud på.

Vi legger fram her noen kjernepunkter som vi mener er viktige for å realisere dette:

4. Innhold i avtalen

4.1 Hovedmål for konsesjonen

Følgende elementer vil være en integrert del av konsesjonen og eierskap av hver av disse elementene vil bli underlagt konsesjonshavers fulle rådighet for varigheten av konsesjonen.

- Alle tomter, bygninger og anlegg innenfor flyplassområdet i henhold til vedlagte kart og tilhørende referanser
- Alle bygninger, konstruksjoner og systemer for flytrafikk, flyplassbelysning, og tårntjenester
- Alle bygninger, anlegg og utstyr som konsesjonshaver vil bygge og / eller renovere på egen risiko.

4.2 Organisasjonsmodell

Som konsulentfirma Pontarius har presisert, må konsesjonen inneholde en full overtakelse og kontroll av alt utstyr og infrastruktur som trengs for følgende nøkkelfunksjoner på flyplassen:

- Ramp Håndtering
 - Passasjer handling
 - Sikkerhet
 - Brøyting og de-icing
 - Brann og redning
 - Flydrivstoff administrasjon
 - Ikke-luftfartsinntekter
 - Administrasjon og ledelse
 - Air Traffic Services / Air Traffic Control
- Kontroll og eierskap av alt utstyr for flykontroll blir overført til den fremtidige konsesjonshaver som dermed blir ansvarlig for drift og vedlikehold av utstyr og samtidig ansvarlig for tjenesten som utføres på flyplassen. Vi presiserer viktigheten av at konsesjonæren har full frihet til å velge hvordan og av hvem tjenesten skal utføres.

4.3 Roller og ansvar

Det bør være SD som er oppdragsgiver, altså som lyser ut konsesjonen på anbud og som følger opp konsesjonshaveren underveis. Dette for å unngå en potensiell interessekonflikt for Avinor som konkurrent.

4.4 Kompetansekrav til eventuelle anbudsgivere og vurderingskriterier

Som utredningsprosessen har belyst, er det svært viktig at utvelgelsen av aktuelle aktører sikre en trygg og sikker videreutvikling av lufthavnen. Vi har sett nærmere på dette og har identifisert **4 hoved elementer** som vi mener aktuelle tilbud må levere og være vurdert mot:

Forretningsplan

Forretningsplanen bør inneholde en fullstendig økonomisk plan, med både detaljert driftsbudsjett og minimum 5 års investeringsbudsjett.

Vederlag for leie

Tilbyder skal oppgi leiepris som er en minimumsleie, med tillegg av en omsetningsbasert leie % når denne blir større enn minimumsleien. Tilbyder kan differensiere.

Markedsføring og forretningsutviklingsplan

Direkte internasjonale forbindelser er en integrert del av anbudet og det er essensielt at denne forretningsutviklingsplanen blir spesielt rettet mot å opprettholde eksisterende flyginger på flyplassen og generere nye i løpet av konsesjonsperioden. Detaljer om de årlige markedsføringsbudsjettene, kompetanse og erfaring og annen detaljert informasjon om hvordan konsesjonshaver kan oppnå disse målene er svært viktige vurderingspunkter som må beskrives.

Investerings- og vedlikeholdsplan

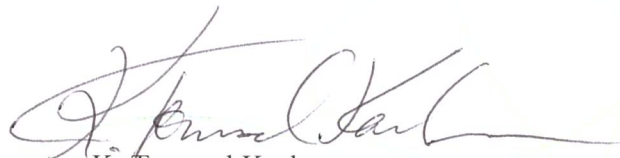
Det er viktig at tilbydere presenterer en oversikt over aktiviteter som viser hvordan konsesjonshaver vil gjennomføre de nødvendige vedlikehold og infrastruktur oppgraderinger. En oversikt over aktiviteter og en økonomisk plan for dette arbeidet vil være nødvendig som en del av dette anbudet. Denne finansieringsplan skal refereres, og tydelig kobling til den generelle forretningsplan.

Vi håper at dette notatet kan være hjelpelig i prosessen videre som er krevende men absolutt ikke umulig. Vi står klare for å finne fram til den beste løsningen sammen og har tillitt til de sterke signaler vi fikk i vårt siste møte angående en rask beslutning. Vi ber derfor om et møte for å drøfte disse punkter videre med dere så snart som mulig og helst innen jul.

Vi ber om en snarlig tilbakemelding.

For Haugaland Vekst regionråd, 23.11.16

sign.
Jarle Nilsen
Regionrådsleder



K. Tormod Karlsen
Adm.dir.