

2020-08-12

SAMFERDELSDEPARTEMENTET

Postboks 8010

0030 Oslo

NORGE

NOU 2019:22 Norsk Luftfart i forandring - Høringsvar fra LFV

Det vises til brev av 18.12.2019 om høring av NOU 2019:22. LFVs norske datterselskap er medlem i bransjedelen av NHO Luftfart, men ønsker å sende en separat høringsuttalelse.

En rekke land i Europa har konkurranseutsatt markedet for tårntjenester og innflygingskontroll. Regjeringserklæringen fra 2013 («Sundvolden erklæringen») slo fast at Tårn- og sikringstjenester i Norge skulle konkurranseutsettes. I Sverige ble denne sektoren konkurranseutsatt i 2010. LFV ble utskilt fra flyplassoperatøren Swedavia og lagt under Næringsdepartementet som ny eier. Erfaringene fra Sverige kan kort oppsummeres slik: Rollekartet er tydelig, kostnadene er redusert med i snitt 17-20% for konkurranseutsatte flyplasser og LFV har vært gjennom en stor omstillings- og effektiviseringsprosess med blant annet økt innovasjonsfokus.

Konsulentselskapet Helios utarbeidet i november 2015 en rapport som ga klare anbefalinger for hvordan konkurranseutsettingen skulle organiseres og anbudsprosessene gjennomføres. Et nøkkelpunkt i anbefalingene var at man måtte informere markedet om en antatt tidsplan for de ulike «pakkene» av flyplasser som skulle utlyses. I tillegg ble utskilling av Avinor Flysikring fra Avinor anbefalt. Avinor Flysikring AS ble registrert som et aksjeselskap 1.juni 2014, men er fremdeles 100% eiet av Avinor Konsernet.

Det norske markedet med over 40 Avinor eide og noen kommunale/private flyplasser fremsto som et svært attraktivt marked for europeiske leverandører av flysikringstjenester. LFV etablerte derfor datterselskapet LFV Norway AS i august 2015 for å forberede inntreden på det norske markedet.

Torp flyplass (privat/kommunal) utlyste som første flyplass i Norge konkurranse om drift av tårntjenester tidlig i 2016. Avinor Flysikring reduserte sine tidligere priser til flyplassen med nærmere 40% og vant anbudet. Minst fem internasjonale aktører

Dokumentnummer

D-2020-212145

Ärendenummer

Erts datum

Er beteckning

Handläggare

Wall Petrini, Maria

0708-148653T

011-19 25 75F

maria.wallpetrini@lfv.se

Sekretess

Offentlig information

LFV Norway AS

Försäljning

601 79 Norrköping

011-19 20 00 T, 011-19 25 75 F

lfv@lfv.se

www.lfv.se

Org nr. 202100-0795

var med i anbudet. Avinor Flysikrings kraftige prisreduksjon medførte at LFV konsulterte ESA og Konkurransetilsynet. Saken påkalte betydelig interesse hos begge instanser, men ble ikke formelt fulgt opp grunnet kapasitetsproblemer.

På dette tidspunktet hadde Avinor lansert sine planer for fjernstyrte tårn. Avinor kommuniserte i Eiermeldingen til Stortinget kostnadsbesparelser på 30-40% i fase 1 og senere faser 40-50%. Planene omfattet i alt 36 flyplasser, 15 i fase 1 2017-2020 og ytterligere 20-25 flyplasser i fase 2. Pr i dag konstateres at 1 flyplass er i prøvedrift og omfanget er redusert til 15 flyplasser. Avinor varsler betydelig finansiell, regulatorisk og teknologisk risiko i prosjektet.

På denne tiden registrerte vi lite tilgjengelig informasjon om konkurranseutsetting av Avinor eide flyplasser. I LFVs møte med Samferdselsdepartementet i mars 2016 fremkom det at departementets fokus var kostnadsbesparelser. Så lenge fjernstyrte tårn var forventet å gi vesentlig større kostnadsbesparelser enn konkurranseutsetting, ville departementet prioritere dette prosjektet.

I forbindelse med Stortingets behandling av Avinors Eiermelding våren 2016 skrev LFV derfor et brev til Samferdselskomiteen på Stortinget. Her påtalte vi blant annet mangel på fremdrift i konkurranseutsettingen, manglende utskillelse av Avinor Flysikring og at Avinors tidsplan og anslag for kostnadsbesparelser som følge av fjernstyrte tårn fremsto som urealistiske. Flere aktører og NHO Luftfart understreket også behovet for fremdrift. Departementets svar på dette kom i brev til Avinor i september 2017. Der ble det informert om at Avinor og ikke Departementet skulle håndtere prosessen videre. Departementet ba også om «en plan for utskillelse av Flysikring innen 1.3.2018.»

Etter betydelig påtrykk ble tårntjenester på Flyplassene Kjevik og Vigra lagt ut på anbud våren 2018. Ingen informasjon om nye «pakker» ble kommunisert. Etter gjentatte utsettelse ble kontraktene tildelt i februar 2019 til det spanske selskapet Saerco. Disse lå opp til 60% lavere enn andre tilbydere i pris og Avinors besparelse for flyplassene ble anslått til 15 mnok pr år tilsvarende 37%. Avinor Flysikring leverte også denne gangen et anbud med over 30% lavere pris enn sin egen tidligere pris.

Det finnes pr i dag ingen ytterligere informasjon om fortsatt konkurranseutsetting av tårntjenester. NOU 22:2019 er ikke konkret på temaet, men påpeker behovet for effektivisering av Avinor. Dette er i tråd med Riksrevisjonens rapport fra 2019. Den senere tids krise i norsk luftfart bare forsterker dette behovet.

Oppsummering

Det er 7 år siden Regjeringen besluttet å konkurranseutsette tårntjenester i Norge. Det tok 5 år før de to første Avinor eide flyplassene ble konkurranseutsatt, oppstart var 7 år etter annonsert konkurranseutsetting.

Konkurranseutsetting har gitt betydelige kostnadsreduksjoner i området 30-40%, større enn det man har erfart i andre europeiske land.

LFV kan ikke se noen indikasjoner på at konkurranseutsetting av tårntjenester vil øke i omfang så lenge prosessen eies av Avinor. På denne bakgrunn er det LFVs vurdering at Departementet må ta tilbake styringen av prosessen. Under behandlingen av Avinors Eiermelding i Stortinget ble det presisert at markedet skal oppfattes attraktivt for aktørene. Med den manglende fremdrift som er opplevd, fremstår det ikke slik i dag. Flere aktører har derfor signalisert at det norske markedet for tårntjenester ikke lenger er relevant.

LFV har investert betydelige kostnader i å følge utviklingen i Norge. Vi og andre har behov for å vurdere om det er grunn til å fortsette vår tilstedeværelse. Vi vil derfor anmode at Departementet snarest kommuniserer til markedet en helhetlig plan for betydelig økt omfang og tempo i konkurranseutsettingen etter modell fra konkurranseutsetting av togsektoren.

Dersom dette av ulike årsaker ikke er aktuelt, er det LFVs oppfatning at Regjeringen bør kommunisere at man opphever beslutningen om konkurranseutsetting, alternativt en betydelig utsettelse i tid. Dette er nødvendig for å gi aktørene i markedet klare forutsetninger å forholde seg til og unngå ytterligere ressurser og kostnader i påvente av en utvikling som ikke realiseres.

Med vennlig hilsen



Maria Wall Petrini
Styreleder LFV Norway AS

Kopiere til
LFV Konsernets Ledergruppe
NHO Luftfart