



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref.

Vår ref.

Dato

26/1891-

13. mai 2026

Dokument 8:284 S (2025-2026) om salg av Haugesund Lufthavn Karmøy

Jeg viser til brev 5. mai 2026 med oversendelse av representantforslag Dokument 8:284 S (2025–2026) om salg av Haugesund lufthavn Karmøy. Forslaget lyder:

1. Stortinget ber regjeringen legge til rette for salg av Haugesund Lufthavn Karmøy, herunder flyplassens infrastruktur og tilhørende arealer.
2. Stortinget ber regjeringen sikre at rammebetingelsene ved et eventuelt salg av Haugesund Lufthavn Karmøy ivaretar nasjonale sikkerhetsinteresser og opprettholder lufthavnens funksjon som beredskapsressurs.

I brevet ber transport- og kommunikasjonskomiteen om regjeringens vurderinger av forslaget. Mine vurderinger kan oppsummeres i det følgende:

Jeg frarår et slikt salg. I Norge har staten ved Avinor fram til nå eid de lufthavnene som har vært vurdert å være viktige for å opprettholde en nødvendig transportstandard. Dette har også omfattet Haugesund lufthavn. Innenfor Avinor-modellen dekker overskuddet fra bedriftsøkonomiske lufthavner underskuddet på bedriftsøkonomisk ulønnsomme lufthavner. Sammen med statens kjøp av flyruter har dette sikret hele landet et tjenlig flyrutetilbud. Prinsipielt sett vil et eventuelt salg av Haugesund lufthavn innebære en svekkelse av Avinor-modellen ved at en lufthavn som har vært vurdert å være viktig for den regionale transportstandarden, selges til ikke-statlige aktører.

Det er viktig for meg at Haugesund lufthavn som er viktig for den regionale transportstandarden, kan opprettholdes og videreutvikles. Et salg gir risiko for at Haugesund lufthavn kan bli nedlagt, dersom det i framtida skulle vise seg at det ikke finnes ikke-statlige aktører som ønsker å drive lufthavna. Dersom eierskapet forblir i Avinor, vil lufthavna igjen bli

en del av samfinansieringen i Avinor. Et eventuelt salg reiser også en rekke rettslige spørsmål knyttet til anskaffelses- og statsstøttereguleringen i EU/EØS. Etter min vurdering vil derfor fortsatt statlig eierskap være den beste måten å sikre opprettholdelse og videreutvikling av Haugesund lufthavn på.

I det videre vil jeg gjøre nærmere rede for bakgrunnen for disse vurderingene:

I 2017 varslet regjeringen Solberg at den ville innføre en tjenestekonsesjon på Haugesund lufthavn. Avinor skulle fortsatt eie lufthavna, mens driften og vedlikeholdet av lufthavna skulle settes bort til andre aktører etter en anbudskonkurranse. Konsesjonshaveren skulle stå fritt til å fastsette lufthavnavgiftene og styre den kommersielle driften. Det skulle ikke gis tilskudd til driften, og konsesjonshaveren skulle betale leie til Avinor for bruken av infrastrukturen. Samferdselsdepartementet skulle, i samarbeid med Avinor og med ekstern hjelp, fastsette leien. Leien skulle være i tråd med statsstøttereguleringen. Dersom konsesjonshaveren ikke skulle greie å opprettholde driften, skulle ansvaret tilbakeføres til Avinor. Solberg-regjeringen ønsket ikke å utvide ordningen med tjenestekonsesjon til andre lufthavner enn Haugesund. Saken ble forankret i Stortinget, jf. [Prop. 31 S \(2016–2017\)](#) og [Innst. 129 S \(2016-2017\)](#).

Før utlysningen av konsesjonskontrakten gjorde Samferdselsdepartementet en beregning av minimumsleien som var nødvendig for at Avinor ikke skulle tape på tjenestekonsesjonen. Utgangspunktet var at Haugesund lufthavn ikke lenger skulle være en del av samfinansieringsordningen i Avinor. Dette innebar at den regnskapsmessige bokførte balanseverdien knyttet til Haugesund lufthavn skulle kunne forsvares av nåverdien av leiebeløpet. Dersom leien ble satt lavere enn minimumsleien, ville Avinor måtte ta et tap og foreta en regnskapsmessig nedskrivning av bokførte verdier, noe som ville redusert Avinors egenkapital og utbyttepotensial til staten. Den beregnede minimumsleien ville således være kostnadsnøytral for Avinor og staten.

Avinor lyste i 2017 ut en anbudskonkurranse om en tjenestekonsesjon på Haugesund lufthavn. Utlysningen stilte krav om at leien ikke kunne være lavere enn minimumsleien. Kontraktstiden ble satt til 20 år. Kontrakten ble tildelt Lufthavndrift AS (LUD) som eneste tilbyder. LUD er eid av kommunene i området (34,544 pst.) og private investorer (65,456 pst.). Avtalt leiesum ble satt lik minimumsleien. I tillegg ble det avtalt en omsetningsbasert leie, dersom omsetningen skulle overstige et visst nivå. Omsetningen har fram til nå ligget under dette beløpet, noe som betyr at tjenestekonsesjonskontrakten hittil har vært kostnadsnøytral for staten og Avinor.

Kontrakten ble inngått i 2018. LUD overtok ansvaret for driften 12. mai 2019, og kontrakten gjelder til 12. mai 2039. Tjenestekonsesjonskontrakten innebærer at LUD har rett og plikt til å drive lufthavnen på egen regning og risiko i kontraktperioden. Av kontrakten følger det videre at LUD betaler leie til Avinor for bruk av infrastrukturen og har ansvaret både for driften og vedlikeholdet. Vedlikeholdsansvaret omfatter både bygninger og rullebane. LUD har videre rett til inntekter fra lufthavndriften, og står fritt til å fastsette lufthavnavgiftene og styre den kommersielle driften. Det følger ellers av kontrakten at den faste leien skal

reguleres årlig i tråd med konsumprisindeksen. Det har vært relativt sterk prisvekst i Norge de seneste årene, noe som har bidratt til en økning i leien til LUD siden 2019.

Haugesund lufthavn ble, i likhet med resten av luftfartsnæringen, rammet av pandemien, og LUD mottok for 2020 og 2021 henholdsvis 55 mill. kr og 49 mill. kr i tilskudd fra staten til dekking av tap som følge av pandemien. LUD har etter dette i flere omganger henvendt seg til Avinor og Samferdselsdepartementet med ønske om å få redusert leien til Avinor. Jeg har i denne sammenheng vist til at Avinor er organisert som et aksjeselskap, og at forvaltningen av selskapet etter selskapslovgivningen hører under styret, noe som også gjelder spørsmålet om redusert leie til LUD. Avinor har vurdert at det rettslig sett kan gjennomføres visse endringer til gunst for LUD, men at det ikke er rettslig handlingsrom for en reduksjon av leien som LUD mener er nødvendig. Avinor har også vist til at en reduksjon av leien ikke vil innebære en forsvarlig ivaretagelse av Avinors egne økonomiske interesser, blant annet sett i lys av at Avinors økonomi også ble rammet av pandemien.

I desember 2024 ble partene enige om at Avinor skulle forskuttere kostnadene til en nødvendig reasfaltering av rullebanen mot at kostnadene ble lagt inn som en økning av leiekostnaden over resten av leieperioden. Avinor har også akseptert flere utsettelse av leiebetalingen. Avinor ble 30. januar 2026 formelt varslet av styret i LUD om at selskapet ikke lenger var i stand til å håndtere sine løpende forpliktelser etter konsesjonsavtalen. På bakgrunn av dette begynte Avinor å forberede en eventuell tilbakeføring av driften til Avinor. Som en del av dette har Avinor gjennomført en foreløpig operasjonell og finansiell selskapsgjennomgang av LUD.

Som et alternativ til redusert leie har LUD ønsket å kjøpe lufthavna. Et eventuelt salg må avgjøres av staten. Med 570 000 passasjerer i 2025 er Haugesund lufthavn Norges ellefte største lufthavn. Avinors reisevaneundersøkelser viser at lufthavna er viktig for regionalt næringsliv og har en høy andel forretningstrafikk, spesielt knyttet til olje- og gassektoren, mens utenlandsrutene gir lokalbefolkningen tilgang til feriedestinasjoner. Dette viser at lufthavna er viktig for transportstandarder i regionen.

Haugesund lufthavn hadde tidligere en sterk trafikkvekst, særlig i utenlandstrafikken. Trafikken nådde en topp i 2013 med 708 000 passasjerer. I 2025 hadde passasjertallet sunket med 19 pst. sammenliknet med 2013, mens utenlandstrafikken var halvert. På det meste hadde Haugesund lufthavn 12 utenlandsruter. I 2026 er dette redusert til tre. Det er også utfordringer knyttet til trafikkutviklingen framover. Åpningen av Rogfast vil gi kortere reisevei og risiko for trafikklekkasje til Stavanger lufthavn, mens en høy andel forretningsreiser gir utfordringer i et marked der pandemien har bidratt til mindre forretningstrafikk. For Haugesund lufthavn foregår arbeidet med ruteutvikling utenfor Avinor. I andre regioner i Norge er det eksempler på at næringslivet har samarbeidet med Avinor og flyselskapene for å bygge merkevarekjennskap til regionen i utvalgte enkeltmarkeder over tid.

Gjennomgangen over viser at det vil være risiko både for kjøperne og regionen ved et eventuelt salg. Kjøperne risikerer å måtte dekke et eventuelt underskudd ved framtidig drift, eventuelt risikerer de å tape investert kapital dersom driften skulle vise seg å ikke være økonomisk bærekraftig. For regionen vil det være knyttet risiko til at lufthavna kan bli nedlagt, dersom det skulle vise seg at det ikke finnes ikke-statlige aktører som ønsker å drive lufthavna.

Ved et eventuelt salg, må – fra et regnskapsteknisk ståsted – salgsvederlaget minst tilsvare bokført verdi av de anleggsmidlene som avhendes, dersom et salg skal være regnskapsmessig nøytralt for Avinor. En verdsettelse under bokført verdi vil utløse en nedskrivning i Avinor, som – alt annet likt – vil medføre tilsvarende høyere avgifter for sivil luftfart. Alternativt må staten kompensere for det tapet Avinor kan påføres. Videre har Avinor obligasjonslån, og et eventuelt salg av Haugesund lufthavn vil kreve aksept og avklaringer med selskapets långivere.

Et eventuelt salg reiser videre en rekke rettslige spørsmål knyttet til anskaffelses- og statsstøttereguleringen i EU/EØS:

Tjenestekonsesjonskontrakten mellom Avinor og LUD utløper i 2039. Før et eventuelt salg av lufthavna må dagens kontrakt, som er kunngjort som en tjenestekonsesjon etter konsesjonskontraktforskriften, mest sannsynlig avsluttes. Avtalen mellom Avinor og LUD inneholder ikke bestemmelser om oppsigelse (med unntak av ved tilfeller av brann eller annen hendelig begivenhet, samt dersom Stortinget beslutter nedleggelse av flyplassdrift). Dersom Avinor hever avtalen med LUD som følge av vesentlig mislighold og har rett til dette, plikter LUD i henhold til kontrakten å erstatte Avinors omkostninger/tap (herunder tapt leieinntekt). Dette vil kunne utgjøre et betydelig beløp. Løsninger som avviker fra dette til fordel for LUD, vil kunne gi LUD en økonomisk fordel som kan bli ansett som ulovlig statsstøtte, og potensielt vil det kunne utgjøre en vesentlig endring av kontrakten i strid med konsesjonskontraktforskriften.

Dersom vi likevel skulle se for oss et salg, må salget skje på markedsvilkår. Et salg av lufthavna til en pris under markedspris vil mest sannsynlig innebære ulovlig statsstøtte med mindre salget notifiseres til og forhåndsgodkjennes av EFTAs Overvåkingsorgan (ESA) før salget gjennomføres. Etter statsstøttereglene kan markedspris oppnås blant annet ved et salg ved åpen og ubetinget budrunde til høyeste pris, ved benchmarking med sammenlignbare salg foretatt av private aktører, eller ved å innhente en uavhengig verddivurdering basert på allment aksepterte markedsindikatorer og verdsettingsstandarder før salgsforhandlingene.

Det kan være krevende å sikre at et salg av en lufthavn av denne typen skjer på markedsvilkår og overholder statsstøttereglene. Særlig gjelder dette, dersom det stilles vilkår for salget (for eksempel knyttet til videre bruk av eiendommen mv.) som en privat selger normalt ikke ville stilt. Mest sannsynlig vil det være behov for dialog, og eventuelt notifikasjon

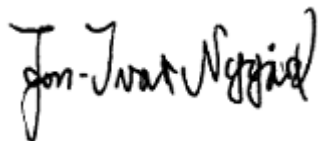
til ESA i forkant av salget for å overholde statsstøttereglene. Det kan ta lang tid å innhente slike avklaringer, og utfallet av prosessen er ikke nødvendigvis gitt.

Forslagstillerne åpner for salg av lufthavna til bokført verdi/dekke statens investeringer. Jeg kan ikke på dette tidspunkt si om riktig markedspris vil tilsvare eller ligger over/under bokført verdi.

Et eventuelt salg vil også kunne reise ytterligere anskaffelses- og statsstøtterettslige problemstillinger, og ulike tiltak kan måtte vurderes i sammenheng. Dersom kontrakten med LUD avsluttes før tiden og eiendommen deretter selges direkte til LUD med vilkår om at den skal benyttes som lufthavn, kan det for eksempel bli å anse som en omgåelse av anskaffelsesregelverket. Jeg forutsetter at de anskaffelses- og statsstøtterettslige spørsmålene utredes nærmere før det ev. besluttes et salg.

Videre må lufthavnens betydning for nasjonale sikkerhetsinteresser og beredskap kartlegges nærmere. Som følge av betydningen for transportstandarden bør staten ved et eventuelt salg i det minste vurdere å sikre seg en klausul om at eiendommen bare kan benyttes til lufthavnformål. Andre kontraktsbestemmelser, herunder en statlig forkjøpsrett dersom lufthavna skulle bli videresolgt, bør også vurderes. Selv om det normalt skal mye til for å gripe inn med slike tiltak, åpner sikkerhetsloven for at Kongen i statsråd kan hindre/sette vilkår for salg som kan innebære en trussel mot nasjonale sikkerhetsinteresser.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård