

## 117

**Transport- og Energiministeriet.** København, den 14. marts 2006.

- a. Transport- og Energiministeriet ansøger herved om Finansudvalgets tilslutning til, at Naviair kan indgå aftale med den svenske og irske lufttrafiktjeneste og leverandøren Thales om harmonisering og opgradering af Naviairs centrale lufttrafikstyringssystem for et samlet beløb på 170,8 mio. kr., hvortil kommer renter i byggeperioden på 15,7 mio. kr. I alt 186,5 mio. kr. Udgifterne afholdes på § 28.33.01. Lufttrafiktjeneste Danmark (Statsvirksomhed) i perioden 2006 til 2009.

Naviair i 2006 er omfattet af forsøgsordningen med omkostningsbaserede budgetter, og aftalen vil indebære en udvidelse af Naviairs låneramme.

Udgiften i 2006 udgør 39,9 mio. kr., og hertil kommer bygge- og IT-renter på 1,1 mio. kr.

Der søges endvidere om tilslutning til, at Naviair ved kontraktunderskrivelsen kan forudbetale indtil 20 pct. af kontraktsummen, samt at Naviair i lighed med den svenske og irske lufttrafiktjeneste kan deponere garantier svarende til det beløb, den enkelte lufttrafiktjeneste er forpligtet til at betale til leverandøren ved underskrivelse af de enkelte delelementer i aftalen.

- b. *Baggrund*

Naviairs lufttrafikstyringssystem DATMAS (Danish Air Traffic Management System) indgår som den centrale del af den modernisering af flyvekontrolcentralen i Københavns Lufthavn, der blev påbegyndt i 1997 og forventes endeligt afsluttet i 2007 (CASIMO-programmet).

DATMAS er et unikt system, udviklet til Naviair. På samme vis har andre lande deres egne unikke lufttrafikstyringssystemer.

Naviair forventer ud fra sine hidtidige erfaringer, at en fuld lufttrafikstyringssystemudskiftning må forventes igen at skulle gennemføres, når systemet er ca. 15-20 år, og igangsættes ca. 10 år før ibrugtagning. Det vurderes samtidig, at en fremtidig udskiftning bliver betydeligt dyrere end CASIMO-programmet.

Opgraderinger af lufttrafikstyringssystemer har hidtil været gennemført uden tværnationale samarbejder og på basis af selvstændigt udarbejdede specifikationer i de enkelte lande. Dette bliver mere og mere uhensigtsmæssigt og dyrt som følge af systemernes stigende kompleksitet, øgede krav til funktionalitet og sikkerhed, samt stigende priser for udvikling og vedligehold.

På den baggrund har lufttrafiktjenesterne i Danmark, Irland og Sverige taget initiativ til et samarbejde med den fælles franske leverandør Thales om en løbende og fælles standardiseret opgradering af de 3 landes lufttrafikstyringssystemer. Samarbejdet benævnes COOPANS.

COOPANS-projektet skal først harmonisere lufttrafikstyringssystemerne og derefter udvikle standardiserede opgraderingsløsninger til - for Danmarks vedkommende - lufttrafikstyringssystemet DATMAS.

De konkrete samarbejdslande er karakteriseret ved at have nogenlunde samme udviklingsbehov som Danmark. De svenske og irske lufttrafikstyringssystemer er imidlertid lidt ældre end det danske DATMAS. I begge lande står man således umiddelbart foran at skulle planlægge kommende opgraderinger. Hvis Danmark ikke går med i et samarbejde nu, vurderes det, at de to andre lande vil gå videre med at udvikle opgraderinger. Det vil indebære, at de udvikler systemer, som vil udelukke et samarbejde med Danmark relativt snart, eller at det vil kræve større selvstændige omkostningsfyldte systemomlægninger for Danmark at tilslutte sig et samarbejde. Det vurderes således at være hensigtsmæssigt og omkostningsbesparende at indgå i COOPANS-samarbejdet på nuværende tidspunkt.

Det vurderes endvidere, at der vil være andre lande med samme udviklingsbehov, der på kortere eller længere sigt vil have en interesse i at indgå i samarbejdet. Det må forventes, at der også her primært vil være tale om mindre europæiske lande. Det bemærkes, at et eventuelt fælles europæisk lufttrafikstyringssystem efter Naviairs vurdering ligger langt ude i fremtiden.

Det engelske konsulentfirma Helios har foretaget en undersøgelse af perspektiverne ved COOPANS. COOPANS er således sammenlignet med to alternative scenarier for opdatering af DATMAS lufttrafikstyringssystem, som igangsættes i 2007. I det ene alternativ foretages løbende mindre tilpasninger i DATMAS samt en totaludskiftning efter ca. 15 år. Det svarer til den hidtidige strategi. I det andet alternativ foretages løbende opgraderinger i DATMAS uden harmonisering med de svenske og irske systemer.

Helios konkluderer, at en gennemførelse af COOPANS-projektet samlet over en 15-årig periode vil indebære omkostningsreduktioner for Naviair på mellem 25 og 50 pct., afhængig af de fremtidige krav til videreudvikling af lufttrafikstyringssystemerne.

Helios påpeger samtidig, at en fortsættelse af den hidtidige strategi med løbende mindre tilpasninger og en senere systemudskiftning vil indebære betydelige risici.

Første skridt i samarbejdet er at harmonisere de tre landes lufttrafikstyringssystemer samt at foretage en fælles opgradering i 2009. I de kommende 10-15 år skal der foretages en trinvis opgradering af lufttrafikstyringssystemerne.

Naviair gennemførte i foråret 2005 en interessentanalyse blandt de væsentligste interessenter om bl.a. COOPANS samarbejdet. Analysen viste en klar opbakning hos såvel luftfartsselskaber som myndigheder og organisationer til den standardisering, fællesudvikling og deling af vedligeholdelseskostninger, der følger af COOPANS. EU-kommissionen gav udtryk for, at COOPANS samarbejdet vil kunne fremme visionen om et fælles europæisk luftrum (Single European Sky), og den ønskede konsolidering på tværs af nationale grænser.

COOPANS har yderligere været drøftet i "High Level Group", der er et samarbejdsorgan, hvori de største luftfartsselskaber i Danmark er repræsenteret. Også her har der været fuld opbakning bag samarbejdet.

#### *Aftaler*

På baggrund af ovenstående har Naviair indledt et samarbejde med den svenske og den irske lufttrafiktjeneste, ligesom de 3 lande sammen har underskrevet en hensigtserklæring med Thales om projektet. Naviair kan uden omkostninger træde ud af samarbejdet, indtil de endelige aftaler er underskrevet.

De aftaler, der planlægges underskrevet, omfatter alene kontrakten for den første fase af samarbejdet i perioden 2006 til og med 2009. Det omfatter udvikling af et fælles systemgrundlag samt harmonisering af de enkelte landes systemer til det fælles system og implementering af den første fælles opgradering. Implementeringen vil finde sted i 2009.

Der forventes herefter at være behov for en opgradering hvert andet år i perioden 2009-2017, hvilket af Helios samtidig vurderes at være det økonomisk mest fordelagtige for de 3 lufttrafiktjenester. Danmark vil hverken juridisk eller økonomisk være forpligtet til at deltage i de efterfølgende opgraderinger.

Dog forpligter Naviair sig - som et led i samarbejdet - til i 3 år at betale 200.000 euro årligt, svarende til ca. 1,5 mio. kr. årligt, til brug for definering af de efterfølgende opgraderinger.

I større systemudviklingsprojekter af denne type er det sædvanligt, at leverandøren forlanger en del af kontraktbeløbet forudbetalt. Det er aftalt med Thales, at op til 20 pct. af kontraktsummen udbetales ved underskrift af aftaler om de enkelte projektelementer samt løbende ved forud aftalte milepæle, idet betalingerne frem til færdiggørelsen vil blive modsvaret af leverandørens afgivelse af bankgarantier for tilsvarende beløb. Det svarer fx. til den forudbetaling, der er forudsat i CASIMO-programmet, jf. Finanslov for 1999. Forudbetalingen indebærer, at Naviairs samlede langfristede gæld kortvarigt kan overskride værdien af aktiverne. Ved opgø-

relse af om den langfristede gæld overstiger værdien af aktiverne, skal der således ses bort fra forudbetalingen.

Det er mellem de 3 købere nødvendigt gensidigt at sikre, at pligtige betalinger til leverandøren faktisk betales, så leverandøren ikke vil kunne lukke projektet som følge af misligholdelse. Det er derfor aftalt, at de 3 købere overfor hinanden deponerer garantier svarende til de beløb, som hver enkelt forpligter sig til at betale til Thales.

#### *Finansiering af COOPANS*

Af nedenstående finansieringsoversigt fremgår det, at Naviairs behov for øget låneadgang øges frem til 2010. På dette tidspunkt vil gælden overstige den nuværende låneramme med 100,3 mio.kr. Det svarer til det maksimale lånebehov til COOPANS på 164,5 mio. kr. reduceret med 64,2 mio. kr., som finansieres inden for den eksisterende låneramme.

#### **Finansieringsoversigt:**

Mio. kr.	Totaludgift	Slutår	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
COOPANS	170,8	2010										
Investering			39,9	21,5	39,9	63,2	6,3					
Nuværende låneramme			1.276,0	1.276,0	1.276,0	1.276,0	1.276,0	1.276,0	1.276,0	1.276,0	1.276,0	1.276,0
Lånebehov til COOPANS			39,9	61,4	101,3	164,5	159,4	148,0	136,6	125,3	113,9	102,5
Finansieret inden for eksisterende låneramme (Akkumuleret)				21,4	42,8	64,2						
Ny låneramme			1.315,9	1.316,0	1.334,5	1.376,3	1.371,2	1.359,8	1.348,4	1.337,1	1.325,7	1.314,3

Efter 2015 forudsættes lånerammen nedsat gradvist svarende til de årlige afskrivninger til sit oprindelige niveau.

#### *Økonomi*

Totaludgiften for Naviair udgør 170,8 mio.kr., som afholdes på § 28.33.01. Lufttrafiktservice i Danmark. Hertil kommer renter i byggeperioden på 15,7 mio. kr. Renter i hele perioden 2006-2025 udgør 54 mio. kr.

I totaludgiften er indeholdt kontraktmæssige udgifter til Thales og tilhørende projektkostninger hos Naviair. Totaludgiften indeholder også en reserve på 20 pct. til dækning af uforudsete udgifter i projektforløbet.

I årene 2007 – 2009 vil Naviair ved omprioriteringer inden for sit øvrige investeringsprogram kunne medfinansiere projektet med 64,2 mio. kr. Omprioriteringen består af midler afsat til løbende opgraderinger og vedligeholdelse af DATMAS. Den resterende udgift finansieres ved en forhøjelse af Naviairs låneramme.

Værdien af DATMAS skal ikke nedskrives som konsekvens af COOPANS, idet det er DATMAS, der er udgangspunktet for den standardisering og opgradering, som COOPANS indebærer.

Naviair afholder udgifter til aflønning af projektmedarbejdere samt tidligere nævnte pligtige udgifter på ca. 1,5 mio. kr. årligt i 3 år efter opgraderingen i 2009 inden for Naviairs bevillingsmæssige rammer på de årlige finanslove.

De samlede driftsøkonomiske konsekvenser af COOPANS fremgår af nedenstående tabel.

**Driftsøkonomiske konsekvenser:**

Mio. kr.	Total-udgift	Slutår	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
COOPANS	170,8	2010										
Afskrivninger							11,4	11,4	11,4	11,4	11,4	11,4
Renter i byggeperioden			1,1	2,8	4,5	7,3						
Renter efter byggeperioden							4,9	4,6	4,3	3,9	3,6	3,2
Driftsbesparelser			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Samlet påvirkning af driftsbevilling</b>			<b>1,1</b>	<b>2,8</b>	<b>4,5</b>	<b>7,3</b>	<b>16,2</b>	<b>16,0</b>	<b>15,7</b>	<b>15,3</b>	<b>15,0</b>	<b>14,6</b>

Udgifterne ved projektet vil fra og med 2010 blive afskrevet over 15 år.

Afskrivningerne samt forrentning finansieres ved afgifter på luftfarten, svarende til Naviairs øvrige drifts- og anlægsudgifter. Påvirkningen af driftsbevillingen svarer til mindre end 3 pct. af Naviairs driftsudgifter. COOPANS forventes ikke i sig selv at give anledning til stigning i afgifterne, idet stigning i lufttrafikken og effektivitetsforbedringer forventes at eliminere effekten på afgifterne.

COOPANS medfører ikke i sig selv driftsbesparelser. Udgifterne er derimod at opfatte som en investering, som vil indnebære lavere udgifter og dermed lavere gebyrer fremadrettet i forhold til alternative udviklingsstrategier, jf. tidligere om Helios's rapport. Det er ikke muligt at værdisætte de fremtidige besparelser nøjere end gjort af Helios.

Såfremt andre lande tilslutter sig samarbejdet, hvilket er sandsynligt, vil besparelserne blive endnu større end anslået af Helios.

*Projektets risici*

Naviair har sammen med samarbejdspartnerne nøje overvejet projektets risici. Naviair finder på den baggrund, at den angivne totaludgift, inkl. den afsatte reserve til uforudsete udgifter på 20 pct., med stor sandsynlighed er tilstrækkelig til at gennemføre projektet som forudsat.

Naviair finder samtidig, at den udviklingsstrategi, som COOPANS er udtryk for, er mindre risikofyldt end alternativerne. Det skyldes bl.a., at risikoen deles med lufttrafiktjenesterne i Sverige og Irland og med leverandøren.

Samarbejdspartnerne vil i øvrigt videreføre og videreudvikle de kvalitetsstyringsmetoder, der har været anvendt i forbindelse med udviklingen af lufttrafikstyringsystemerne i Danmark, Irland og Sverige med henblik på yderligere at konsolidere projektet.

- c. Aktstykket forelægges nu af hensyn til indgåelsen af de nødvendige aftaler, så projektet kan gennemføres efter den foreliggende tidsplan.

Luftfartstjenesterne i Sverige og Irland har sikret de fornødne godkendelser til at indgå i COOPANS samarbejdet under forudsætning af, at også Naviair deltager.

- e. Under henvisning til ovenstående anmodes om Finansudvalgets tilslutning til,
- at Naviair kan indgå i samarbejdet med den svenske og irske lufttrafiktjeneste og leverandøren Thales om harmonisering og opgradering af DATMAS (Danish Air Traffic Management System) for et samlet beløb på 186,5 mio. kr. (2006-priser), hvoraf renter i byggeperioden udgør 15,7 mio. kr.,
  - at Naviair kan afholde investeringsudgifter i 2006 på 39,9 mio. kr., og derudover bygge- og it-renter på 1,1 mio.,
  - at Naviair ved kontraktunderskrivelser kan forudbetale indtil 20 pct. af kontraktsummen, idet der ses bort fra forudbetalingen ved opgørelse af, om den langfristede gæld overstiger værdien af aktiverne, samt

- at Naviair i lighed med den svenske og irske lufttrafiktjeneste kan deponere garantier hos de 2 øvrige lufttrafiktjenester svarende til det beløb, den enkelte lufttrafiktjeneste er forpligtet til at betale til leverandøren.

Naviair er overgået til omkostningsbudgettering på finansloven for 2006 og har derfor en låneramme til finansiering af virksomhedens anlægsinvesteringer.

Lånerammen under § 28.33.01. Lufttrafiktjeneste i Danmark søges derfor forhøjet, således at Navairs gæld kan afholdes inden for denne. Forhøjelsen af lånerammen fastsættes variabelt. Dette medfører, at stigningen i lånerammen er størst i 2010, hvor den øges med 100,3 mio. kr. til 1.376,3 mio. kr. Herefter reduceres lånerammen gradvist til sit oprindelige niveau i takt med de årlige afskrivninger.

Forøgelsen for 2006 vil blive optaget på forslag til Lov om tillægsbevilling 2006. På Forslag til finanslov for 2007 rettes den overordnede låneramme.

Det indebærer, at der på forslag til lov om tillægsbevilling for 2006 optages følgende:

§ 28.33.01. Lufttrafiktjeneste Danmark

Forøgelse af låneramme .....	39,9 mio. kr.
------------------------------	---------------

samt følgende tekstanmærkning:

”Transport- og Energiministeriet bemyndiges til at lade Naviair stille garanti overfor den svenske og den irske lufttrafiktjeneste for et beløb svarende til Navairs andel i det fælles projekt (COOPANS) vedrørende en løbende og fælles standardiseret opgradering af de 3 landes lufttrafikstyringssystemer. Navairs garanti kan ikke overstige et beløb svarende til 10.830.000 euro. Svarende til ca. 72,2 mio. kr.”

- f. Finansministeriets tilslutning foreligger.

FLEMMING HANSEN

/ Thomas Thellerson

Til Finansudvalget.