

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 21. oktober 2008
Dok.id 737147
J. nr. 004-U18-659

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 19. september 2008 stillet mig følgende spørgsmål 1068 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 1068:

”Ministeren bedes kommentere henvendelse af 15. september 2008 fra Cimber A/S, Sterling Airlines A/S og Scandinavian Airlines Danmark A/S vedr. tilbageholdelse af betalinger til Naviair, jf. TRU alm. del - bilag 528.”

Svar:

Siden 1988 og indtil idriftsættelsen af det nye flyvekontrollsystem ultimo 2007 har Naviair - med undtagelse af et par måneder i sensommeren 2006 - altid leveret den efterspurgte kapacitet, og dermed ikke været årsag til forsinkelser. Danske flyveledere er generelt anerkendt som nogle af de dygtigste flyveledere i Europa. Naviair har således gennem mange år opfyldt målet med en maksimal gennemsnitlig forsinkelse på 0,2 minutter pr. operation (en route).

Den gennemsnitlige forsinkelse i januar 2008 var 5,75 minutter pr. operation (en route). I august 2008 var den nedbragt til 1,31 minutter pr. operation (en route).

For så vidt angår tårn- og indflyvningskontrollen til Københavns Lufthavn har der slet ikke været forsinkelser de seneste måneder.

At der i 2008 har været forsinkelser i dansk luftrum skyldes dels Naviairs idriftsættelse af et nyt flyvekontrollsystem, dels en generel mangel på flyveledere.

Natten mellem den 28. og 29. december 2007 satte Naviair et nyt flyvekontrollsystem i drift til udskiftning af det tidligere system, der havde været i drift i 20 år. Dette var varslet overfor og drøftet med luftfartsselskaberne i god tid inden ibrugtagningen.

Det nye flyvekontrollsystem var nødvendigt for at sikre, at Naviair i mange år fremover kan levere flyvekontrol af høj kvalitet og med stor sikkerhed. Det nye system betyder herudover,

- at Naviair i fremtiden kan betjene den voksende luftrafik,



- at Naviair kan tage de næste skridt i forhold til at effektivisere flyvekontrollen som et transnationalt, europæisk anliggende, og
- at Naviair er bedre gearret til samarbejdet med andre flyvesikringstjenester i Europa i tråd med Single European Sky, dvs. etableringen af et fælles europæisk luftrum med de økonomiske og miljømæssige fordele det giver for luftfartsbranchen.

Indkøring af nye flyvekontrollsystemer er altid behæftet med forsinkelser, idet systemerne har en indkøringsperiode, der er nøje tilrettelagt i forhold til kravene til sikkerhed, kapacitet og effektivitet. Naviair nedsatte derfor kapaciteten, det vil sige antallet af luftfartøjer, som kan håndteres inden for et afgrænset luftrum, og dermed opstod forsinkelser.

Indkøringen af systemet var varslet til flyselskaberne i god tid ved konsultationer på management og operationelt niveau, samt kundebreve.

Naviair havde forventet en indkøringsperiode på 3 måneder, dvs. januar, februar og marts 2008, men indkøringen medførte dog også forsinkelser i april måned.

Generelt har indkøringen af Naviairs system været velfungerende sammenlignet med indkøring af nye systemer i andre lande.

Forsinkelserne i dag skyldes mangel på flyveledere. Naviair gør en stor indsats for at rette op på mangelsituationen gennem øget indsats på uddannelsesområdet. Imidlertid er det en langsigtet proces, da indtag af flere elever vil beslaglægge yderligere kapacitet blandt de operative flyveledere, som skal tages ud af den daglige drift for at arbejde som instruktører. Så der er tale om en hårfin balance.

Der er en generel mangel på flyveledere såvel i Europa som i resten af verden.

Naviair er et "hvile i sig selv" (Cost recovery) selskab, hvor det er brugerne, der betaler omkostningerne. Naviair må hverken give over- eller underskud.

Underskud i år N vil derfor blive indregnet i og inddrevet gennem priserne i år N+2, ligesom overskud på samme måde vil medføre forholdsmæssige prisreduktioner med to års forsinkelse.

Prissætningen er myndighedsreguleret og kontrolleret og godkendt via Statens Luftfartsvæsen og EUROCONTROL.

Raten har siden 1995 ligget mellem 50 og 60 EURO (i løbende priser) med undtagelse af 2003 og 2004 (januar til august), hvor raten udgjorde mere end 60 EURO.



Med virkning fra 1. januar 2008 steg raten (en route med ca. 8 %) til 59,23 EURO.

Side 3/4

Sammenlignet med andre lande ligger den danske En Route-rate på 59,23 EURO under det europæiske gennemsnit. Den svenske rate er 52,04 EURO, den norske 69,58 EURO, den tyske 64,77 EURO og den engelske 77,92 EURO.

Prisen for Naviairs ydelser har i de seneste mange år ligget under gennemsnittet i Europa.

Generelt vil idriftsættelse af nye systemer altid føre til prisstigninger på grund af de afskrivninger, der dermed aktiveres.

At raten for 2008 steg med godt 8 % skyldes dog hovedsageligt lønstigning til flyvelederne.

Flyvelederne fik i maj 2007 en lønstigning på ca. 20 % for blandt andet at sikre ressourcer til den daglige drift, samt idriftsættelsen af Naviairs nye flyvekontrolsystem.

Flyveledernes lønstigninger i 2007 var nødvendige for at fastholde arbejdsstyrken. Flyveledernes lønniveau er ikke reguleret i forhold til samme gruppes gennemsnit i udlandet siden 1996. Der er stor international efterspørgsel efter flyveledere og de danske flyveledere er i høj kurs overalt i verdenen.

Flyveledernes lønstigninger kunne være indregnet i prissætningen for 2007; men selskabernes anmodning om en udsættelse af prisstigningerne til 1. januar 2008 blev imødekommet af Naviair – og derfor slog lønstigningerne først igennem i 2008, og dermed faldt stigningerne i raten sammen med forsinkelserne i forbindelse med indkøringen af det nye flyvekontrolsystem.

Naviair har som medlem af flyvesikringstjeneste organisationen CANSO forpligtet sig til at reducere sine omkostninger både i år og næste år. Dette arbejde pågår lige nu for at sikre et så godt økonomisk resultat i 2008 som muligt og for at sikre en så lav pris i 2009 som muligt.

Gennem Naviairs langsigtede strategier inden for rammerne af EU's udspil om SES og SESAR arbejder Naviair på at realisere stordriftsfordele ved at indgå i alliancer med andre flyvesikringstjenester på såvel systemsudstyrsområdet som på selve flyvekontrolområdet.

Jeg har den 6. oktober 2008 afholdt møde med Scandinavian Airlines Denmark A/S, Sterling Airlines A/S og Cimber A/S med henblik på at drøfte luftfartsselskabernes pressemeddelelse og baggrunden herfor.



Som opfølgning på det møde har jeg bedt Naviair om - på et møde med luftfartsselskaberne - detaljeret at gennemgå, hvordan Naviair faktisk søger at minimere deres omkostninger, og at indlede en dialog vedr. en eventuel fremtidig prisfastsættelsesmodel.

Side 4/4

Med venlig hilsen

Lars Barfoed