



Indgået

19 FEB. 2018

Medlem af Inatsisartut Peter Olsen, Inuit Ataqatigiit
Her

NAMMINERSORLUTIK OQARTUSSAT
GRØNLANDS SELVSTYRE
INATSISARTUT ALLATTOQARFIAT
BUREAU FOR INATSISARTUT
BOX 1060 - 3900 NUUK

Besvarelse af § 37 spørgsmål nr. 2018-004 vedr. overflyvning af luftrummet over Grønland

16-02-2018
Sags nr.: 2018 - 1246
Dok. nr. 27412397

Kære Peter Olsen

Du har i henhold til § 37 i Inatsisartuts forretningsorden stillet spørgsmål til Naalakkersuisut om flyvninger i det øvre luftrum over Grønland. Dine spørgsmål er henvist til min besvarelse.

Postboks 909
3900 Nuuk
Tlf.: (+299) 34 50 00
E-mail: box909@nanoq.gl
www.naalakkersuisut.gl

Emnet har været belyst flere gange henholdsvis under behandlingen af dagsordenspunkt 166 på efterårssamlingen 2015 samt dagsordenspunkt 180 på forårssamlingen 2017.

Grundet spørgsmålenes tekniske karakter, samt det forhold at luftfartsområdet er dansk ansvarsområde, er Transport-, Bygnings- og Boligministeriet blevet anmodet om bidrag til besvarelsen.

Spørgsmål 1.

Koster det noget – er der afgift for at overflyve vort land?

Svar: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har oplyst følgende:

"Der er afgift ved overflyvning (en-route) af Grønland i luftrummet over 19.500 fod. Afgiften er udformet således, at indtægter og udgifter over tid svarer til hinanden, og der er således over en årrække ikke noget nettoprovenu fra overflyvningsafgifterne. Dette er nærmere beskrevet nedenfor.

Finansieringen af lufttrafiktjenesten ved overflyvning af Grønland i luftrummet over 19.500 fod er reguleret i fællesfinansieringsaftale (Joint Finance Agreement) i ICAO regi med tilhørende annexer¹, som Kongeriget Danmark har indgået med en række andre kontraherende stater. En lignende aftale findes for Island.

Det grundlæggende princip i Joint Finance-aftalerne er, at de omkostninger, tjenesteleverandørerne (f.eks. Naviair, Tele-Post, DMI, Isavia, etc.) har i forbindelse med enroute-flyvninger, dækkes en-til-en af luftrumsbrugerne. Disse omkostninger omfatter driftsomkostninger (personale, andet forbrug, transport, vedligeholdelse samt anden drift) tillige med afskrivninger og forrentning af kapitalapparat."

a. Hvis ja, hvor stor en indtægt genereres der om året og hvor går pengene hen?

Svar: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har oplyst følgende:

¹ "Agreement on the Joint Financing of Certain Air Navigation Services in Greenland"

"Den samlede indtægt fra den Joint Finance aftale, der omhandler de tjenesteydelser, Danmark skal levere i Grønland, beløb sig i 2016 til 50,7 mio. DKK. Disse modsvarer som nævnt over tid de omkostninger, de berørte tjenesteleverandører har vedrørende overflyvningen, såvel til de løbende driftsudgifter, som forrentning og afskrivning af foretagne investeringer, samt til administrationsgebyret."

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har endvidere oplyst at "overflyvning under 19.500 fod er afgiftsfrit i Grønland, idet udgifterne til levering af lufttrafiktjeneste i dette nedre luftrum finansieres over den danske finanslov². I 2016 udgjorde disse udgifter samlet set 27,4 mio. kr. Disse er fordelt med 22,3 mio. kr. for Transport-, Bygnings og Boligministeriet (vedr. udgifter afholdt af Naviair) og 5,1 mio. kr. for Energi-, Forsynings- og Klimaministeriet (vedr. udgifter afholdt af DMI)."

b. Hvis nej, hvorfor er der ingen afgift at overflyve vort land?

Svar: Opsummerende kan det på baggrund af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens oplysninger konkluderes, at der ikke kan opkræves en afgift til Landskassen for overflyvninger, medmindre Grønland er i stand til at levere en modydelse i form af flyvekontrol. Afgiften må ikke overstige det, som ydelsen koster at levere i f.eks. løn til flyveledere og teknisk udstyr.

Dette afdækkes i udredningsarbejdet på baggrund af vedtagelsen af beslutningsforslag nr. 180 på forårssamlingen 2017.

Spørgsmål 2.

Hvem har beslutningskompetencen for indførelse af afgift for overflyvning af vort land og hvor er ansvaret placeret?

Svar: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har oplyst følgende:

"Kongeriget Danmark, som underskriver af og dermed forpligtet af Chicago Konventionen, har beslutningskompetencen for indførelse af overflyvningsafgifter. Kongeriget Danmark opfylder nævnte forpligtelse gennem efterlevelse af ICAO's politikker, anført i ICAO Doc 9082, vedr. overflyvningsafgifter, der opfordrer til, at overflyvningsafgifter reflekterer de omkostninger, der er forbundet med levering af de pågældende ydelser³."

Spørgsmål 3.

Hvad forhindrer at vores land kan få indtægter fra afgift for at overflyve vores land?

Svar: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har oplyst følgende:

"ICAOs politikker⁴ vedrørende afgifter for lufthavne og lufttrafiktjenester helt generelt tilsiger, at afgifterne skal reflektere de omkostninger, der er forbundet med tilvejebringelse af de pågældende tjenester. ICAOs Råd skelner i det omtalte dokument desuden mellem en afgift, som udformes og anvendes for at dække omkostningerne til tjenesteleverancen, og en skat, der i modsætning hertil har et nettoprovenuformål. ICAOs politikker vedrørende afgifter for lufthavne og lufttrafiktjenester er ikke juridisk

² Dette omfatter ikke de afgifter, der er forbundet med start/landing i de grønlandske lufthavne, som er finansieret af passager-, start- og åbningsafgifter og opkræves af Mittarfeqarfiit. Afgifterne fremgår af Mittarfeqarfiits takst- og betalingsregulativ og fastsættes af Grønlands Selvstyre.

³ ICAO Doc 9082. ICAOs politikker er ikke juridisk bindende.

⁴ Doc 9082.

bindende for medlemsstaterne, men tilsigter at have en klar politisk bindende virkning for medlemsstaterne.

Til eksempel er der for medlemslandene i Eurocontrol (omfattende EU-medlemsstater samt yderligere 13 europæiske lande) vedtaget systemer/ordninger for beregning af overflyvningsafgifter, som følger ICAOs retningslinjer på området. Eurocontrols medlemsstater har forpligtet sig til følge disse systemer/ordninger.”

a. Hvilke initiativer eller planer har Naalakkersuisut om at afdække/fjerne forhindringer herfor?

Svar: Naalakkersuisut har i samarbejde med Trafikministeriet nedsat en arbejdsgruppe der skal se på en mulig overtagelse af luftfartsområdet. En del af dette arbejde vil fokusere på at afdække Grønlands plads i de internationale aftaler, som opfølgning på Inatsisartutbeslutning om dagsordenspunkt 180 på forårssamlingen 2017.

b. Har Naalakkersuisut initiativer der stiler mod, at Landskassen kan få indtægter fra overflyvning af vores land? Hvis ja, hvordan?

Svar: Se svar på spørgsmål 3.a.

Spørgsmål 4.

Er der aftaler mellem andre lande om overflyvninger? Hvilke aftaler er der eksempelvis mellem EU og Rusland?

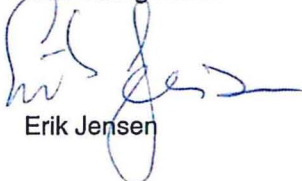
Svar: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har oplyst følgende:

”Retten til og betingelserne for international overflyvning er grundlæggende reguleret i FN's organisation for international civil luftfart ICAO og i de indgåede aftaler af 1944 Chicago-konventionen og Transitoverenskomsten. Stort set alle verdens lande er kontraherende parter til Chicago-konventionen og langt de fleste lande også til Transitoverenskomsten. Disse aftaler sikrer fri overflyvning inden for visse rammer.

Hvad angår Rusland følger dette land ikke alle ICAO's principper - der er ingen aftaler mellem EU og Rusland om overflyvning, og bestemmelserne herom reguleres bilateralt.”

Jeg håber det ovenstående besvarer dine spørgsmål.

Med venlig hilsen



Erik Jensen