



MINISTEREN

Grønlandsudvalget
Folketinget

Dato 17. april 2015
J. nr. 2014-4402

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Grønlandsudvalget har i brev af 15. oktober 2014 stillet mig følgende spørgsmål (GRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Doris Jakobsen (SIU).

Spørgsmål nr. 7:

Vil ministeren venligst oplyse præcis, hvilke indtægter og hvilke udgifter der i dag er forbundet med den internationale overflyvning af det Grønlandske luftrum, opdelt i de sidste tre år, samt redegøre for forventningerne til stigningen i overflyvningerne fremover. Vil ministeren desuden oplyse, hvilket beredskab, der opretholdes for at sikre eventuelle nødsituationer for internationale fly i luftrummet over Grønland?

Svar:

I forlængelse af foreløbigt svar af 12. november 2014 kan jeg oplyse følgende:

Jeg skal starte med at beklage den sene besvarelse. Det har været meget omfattende at afdække alle aspekter af sagen.

Trafikstyrelsen har med bidrag fra Klima-, Energi- og Bygningsministeriet oplyst mig følgende, hvilket jeg kan henholde mig til:

”Indtægter og udgifter forbundet med overflyvning af Grønland:

Indledningsvist bemærkes det, at luftrummet over og omkring Grønland er inddelt i det nedre luftrum under 19.500 fod, samt det øvre luftrum over 19.500 fod.

Luftrummet under 19.500 fod

Ydelserne forbundet med lufttrafikstyring i luftrummet under 19.500 fod er finansieret via den danske finanslov. Bevillingerne er fordelt mellem henholdsvis Naviair og DMI, jf. Tabel 1.

Tabel 1: Opgørelse over Naviairs og DMI's omkostninger 2011-2014 for luftrummet under 19.500 fod



DKK mio.	2011 Regnskab	2012 Regnskab	2013 Regnskab	2014 Regnskab
<u>Naviair</u>	19,5	19,5	20,4	20,6
<u>DMI¹</u>	6,1	6,1	5,3	5,3
<u>Total:</u>	25,6	25,6	25,7	25,9

Luftrummet over 19.500 fod

Ydelserne forbundet med lufttrafikstyring i luftrummet over 19.500 fod betales af brugerne. I forlængelse heraf forstås formuleringen ”indtægter” i Grønlandsudvalgets spørgsmål således, at der er tale om indtægter fra disse brugere.

Danmark har med ICAO (FN's internationale luftfartsorganisation) og 23 øvrige kontraherende stater indgået aftale om lufttrafikstyringen i luftrummet over Grønland over 19.500 fod: ”Agreement on the Joint Financing of Certain Air Navigation Services in Greenland” (Joint Financing Agreement). I aftalen fastlægges de ydelser, som Danmark skal yde til luftfarten i det nævnte luftrum, og de omkostninger, der kan henføres til den overflyvende luftfart.

Den danske flyvesikringstjeneste Naviair og Danmarks Meteorologiske Institut (DMI) leverer i denne forbindelse en række tjenester, herunder bl.a. i form af udstyr og anlæg til betjening af luftfarten i luftrummet over og omkring Grønland med henblik på at opfylde Kongeriget Danmarks forpligtelser i henhold til Chicagokonventionen.

I Joint Financing Agreement er det fastsat, at der over tid skal være fuld omkostningsdækning for de afholdte omkostninger, men at der samtidig heller ikke må være mere end fuld omkostningsdækning. For at opnå det, er det i aftalen bestemt, at et over- eller underskud et givet år skal indregnes i de budgetter, der ligger til grund for fastsættelse af overflyvningsafgifterne det næstefølgende år. Det vil sige, at et over- eller underskud i f.eks. 2013 skal indregnes i budgetterne for 2015. Indtægterne fra luftfartsselskaberne dækker således over tid kun omkostningerne, inkl. et administrationsgebyr. Administrationsgebyret er sædvanligvis på 15 pct. af en del af de direkte driftsomkostninger. Administrationsgebyret skal dække Trafikstyrelsens udgifter til varetagelse af opgaver forbundet med Joint Financing Agreement, samt generelt overhead, dvs. andel af fælleshuslejer, overordnet ledelse mv. til Naviair, DMI og TelePost, Grønland.

Naviairs omkostninger går primært til drift (herunder forrentning og afskrivninger af investeringer) af stationerne i Ikerasassuaq, Kangerlussuaq, Nuuk, Kulusuk, Narsaq Kujalleq og Quqqatoq i Grønland, samt stationen på Sornfelli på Færøerne, mens DMI's omkostninger går til drift (herunder forrentning og afskrivninger) af stationerne i Danmarkshavn, Aasiaat og Narsarsuaq. Hvert

¹ For DMI's udgifter gælder, at der er tale om direkte omkostninger. I tillæg til disse omkostninger har DMI afledte omkostninger (overhead) på ca.70 pct. af de direkte omkostninger.



2. år (i ulige år) er der skib med forsyninger til DMI's station i Danmarkshavn, hvilket indebærer betydelige omkostningsstigninger fra lige år til ulige år.

TelePost, Grønland, er underleverandør til både Naviair og DMI på de ovennævnte stationer, og Mittarfeqarfiit er underleverandør på drift af noget af Naviairs udstyr i Kangerlussuaq og Kulusuk.

I forlængelse af Joint Financing Agreement har Danmark indgået aftaler med henholdsvis Island i 1975 og Canada i 1963 om, at disse lande på Danmarks vegne varetager selve lufttrafikstyringen i hver deres del af den øvre del af luftrummet over og omkring Grønland. Naviair og DMI leverer i denne forbindelse deres tjenester, herunder bl.a. i form af udstyr og anlæg, til brug for de islandske og canadiske myndigheder.

Samlet set relaterer danske omkostninger til varetagelse af forpligtelserne i luftrummet over 19.500 fod sig således til DMI's udgifter til meteorologiske observationer, der stilles til rådighed for international luftfart, samt Naviairs udgifter til etablering og drift af udstyr til lufttrafikstyringstjenester, som stilles til rådighed for henholdsvis den canadiske og den islandske flyvesikringstjeneste.

Tabellen nedenfor viser de samlede omkostninger afholdt af Naviair og DMI for luftrummet over 19.500 fod de seneste fire år.

Tabel 2: Opgørelse over Naviairs og DMI's omkostninger 2011-2014 for luftrummet over 19.500 fod

Over 19.500 fod				
Mio. DKK	2011 Regnskab	2012 Regnskab	2013 Regnskab	2014 Regnskab
Naviair	28,9	30,6	32,1	37,0
DMI	23,3	18,5	27,7	19,3
I alt	52,2	49,1	59,8	56,6

Danmarks indtægter fra brugerbetalingen modsvares, jf. Joint Financing Agreement, af de omkostninger, som Naviair og DMI har vedrørende overflyvningen – såvel til de løbende driftsudgifter, som forrentning og afskrivning af foretagne investeringer, samt til administrationsgebyret.

Tabel 3: Opgørelse over indtægter for luftrummet over 19.500 fod, som Trafikstyrelsen har modtaget og viderefaktureret til Naviair og DMI

Mio. DKK	2011	2012	2013	2014
	68,7	63,6	55,3	54,0



Som det fremgår af Tabel 2 og Tabel 3, overstiger indtægterne i nogle år de afholdte omkostninger (overdækning), mens omkostningerne overstiger indtægterne i andre år (underdækning). Udsvingene skyldes hovedsageligt de helt normale variationer i omfanget af lufttrafik, som kan betyde, at der nogle år kommer flere flyvninger end forudsat ved budgetteringen og dermed også flere indtægter end budgetteret, mens der andre år kan komme færre flyvninger og dermed færre indtægter end budgetteret. Grundet disse udsving kan man således ikke betragte perioden fra 2011 til 2014, der er angivet i Tabel 2 og 3, som en "lukket" periode, hvor henholdsvis omkostninger og indtægter går lige op. Således kan denne indbyggede budgetteringsusikkerhed medføre, at der samlet set over en årrække oparbejdes et overskud, som imidlertid tilbageføres i forbindelse med budgetteringen for efterfølgende år, jf. det bærende princip i aftalen med ICAO om, at der ved budgetteringen skal være balance mellem indtægter og omkostninger over tid.

Princippet om, at indtægterne fra overflyvningsafgifter over tid ikke kan overstige omkostningerne til de tjenester, der stilles til rådighed, er et grundlæggende princip fastsat i ICAO og dermed gældende for alle kontraherende stater, herunder Kongeriget Danmark. Princippet vil derfor også gælde, såfremt opgaverne i luftrummet over Grønland bliver løst af andre end de, der i dag varetager dem. Det er ligeledes uafhængigt af, om der er indgået en finansieringsaftale med ICAO.

Det bemærkes, at det ikke er muligt at opgøre de omkostninger og indtægter, som henholdsvis Island og Canada har til lufttrafikstyringen i luftrummet over og omkring Grønland, idet disse indgår som integrerede dele af de samlede luftrum, hvor henholdsvis den islandske og den canadiske flyvesikringstjeneste har ansvaret for lufttrafikstyringen. Her gælder også det overordnede princip om, at indtægterne skal modsvare omkostningerne.

Overflyvninger af luftrummet over og omkring Grønland:

I 2013 var der 378.178 krydsninger over Nordatlanten nord for 45 grader nord og mellem 15 grader vest og 50 grader vest. Dette område dækker et område væsentlig større end luftrummet over Grønland (det såkaldte Søndre Strømfjord FIR), nemlig også en del af det canadiske luftrum (Gander FIR), en del af det irske luftrum (Shanwick FIR) og en del af det islandske luftrum (Reykjavik FIR).

Trafikstyrelsen har ikke oplysninger om, hvor stor en del af disse flyvninger, der foregår gennem luftrummet over Grønland.

Det kan samtidig oplyses, at ICAO forventer, at antallet af flyvninger over Nordatlanten fra 2013 til 2015 vil stige med 2,8 pct."

Flyveredningsberedskabet



Danmark har ansvaret for flyveredningsberedskabet i luftrummet over Grønland uanset, at lufttrafikstyringen er delegeret, jf. ovenfor.

Ressortansvaret for luftredningstjenesten er pr. 1. januar 2014 flyttet fra Transportministeriet til Forsvarsministeriet.

Forsvarsministeriet har oplyst mig følgende, hvilket jeg kan henholde mig til:

”Ressortansvaret for luftredningstjenesten er per 1. januar 2014 overført til Forsvarsministeriet. Den 1. oktober 2014 blev der oprettet et Joint Rescue Coordination Center (JRCC) ved Arktisk Kommando i Nuuk. JRCC har det koordinerende ansvar for sø- og flyveredningsoperationer. Flyveredningsdelen af JRCC bliver bemanded ved Transportministeriets foranstaltning, idet opgaven løses af Naviair.

JRCC er døgnbemandet med personale, der er uddannet til at modtage nødopkald og koordinere både sø- og flyveredningsoperationer. Alle redningsoperationer løses med de kapaciteter og ressourcer, som er til rådighed. I tilfælde af en flyveredningsoperation kan JRCC trække på alle til rådighed værende ressourcer, såvel militære som civile.

Foruden ovennævnte ressourcer kan der gennem den arktiske SAR-aftale, som er indgået i regi af Arktisk Råd, rekvireres udenlandske redningsskibe og luftfartøjer til assistance i forbindelse med redningsoperationer.

Endelig kan kommunale redningsberedskaber og frivillige fra byer og bygder deltage i flyve- og søredningsoperationer i Grønland.”

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke