

MINISTEREN

Grønlandsudvalget
Folketinget

Dato 9. september 2015
J. nr. 2015-4643

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Grønlandsudvalget har i brev af 13. august 2015 stillet mig følgende spørgsmål (GRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Aleqa Hammond (SIU).

Spørgsmål nr. 2:

Vil ministeren forklare, hvordan Norge – ifølge artiklen ”Flere fly over Norge gir økte inntekter” på nrk.no den 3. august 2015 – kan tjene 220 mio. norske kroner på flyvninger gennem norsk luftrum, når den tidligere transportminister i svar til Grønlandsudvalget har forklaret, at indtægter og udgifter fra overflyvninger af lande skal gå lige op?

Svar:

Trafik- og Byggestyrelsen har oplyst mig følgende:

”Reglerne for flyvninger i henholdsvis norsk luftrum og luftrummet i Nordatlanten, herunder luftrummet over og omkring Grønland, er forskellige, herunder reglerne om omkostningsdækning.

Den norske flyvesikringstjeneste Avinor har oplyst, at Norge i 2014 havde samlede indtægter fra overflyvninger på godt 950 mio. norske kroner. Disse dækker omkostningerne ved at yde flyveledelse mv., for så vidt angår de faciliteter og tjenester, der er omhandlet i og gennemført i henhold til ICAO (FN's internationale luftfartsorganisation) Regional Air Navigation Plan, European Region.

Ud af indtægterne på godt 950 mio. norske kroner er ca. 220 mio. indtægter fra luftfartøjer, der udelukkende flyver i norsk luftrum uden at lande i eller lette fra en norsk lufthavn. Disse indtægter er ligeledes betaling for flyveledelsesydelser mv. leveret af den norske flyvesikringstjeneste Avinor, og der er således ikke tale om nettoindtægter. Det formodes, at det er disse indtægter, der omtales i NRK-artiklen, som refereres i Grønlandsudvalgets spørgsmål. Det skal bemærkes, at de ovenstående tal er fra et enkeltstående nedslagsår, og at indtægterne kan være anderledes i andre år.

Hele det norske luftrum er reguleret i henhold til EU-forordninger. Afgifterne for flyvninger i norsk luftrum opkræves af Eurocontrol og følger de samme regler, som gælder for EU-medlemsstaterne. Siden 2012 har EU-medlemsstaterne



samt Norge og Schweiz (EØS-lande) benyttet nye EU-regler for opkrævning af overflyvningsafgifter. Disse regler definerer en præstationsordning og giver ret til alene at opkræve afgifter i henhold til fastlagte omkostninger, som fremgår af femårige præstationsplaner, som medlemsstaterne skal udarbejde og have godkendt af Europa-Kommissionen.

Hvis en stat kan opnå en mere effektiv og således mindre omkostningstung levering af tjenesteydelser end forventet, kan overskud helt eller delvist beholdes. Hvis en stat ikke kan opnå det forventede resultat, må medlemsstaten selv sørge for helt eller delvist at dække underskuddet. I ordningen er der fastsat regler, som deler risikoen mellem flyvesikringstjenesteudbyderen og luftrumsbrugerne, hvis der sker større udsving, bl.a. i forhold til forventningerne til mængden af trafik. Trafik- og Byggestyrelsen har ikke på det foreliggende grundlag kendskab til, om der i Norge blev hentet et overskud til det statslige budget fra de samlede indtægter fra overflyvninger i 2014 og i givet fald størrelsen på overskuddet.

De EU-regler, der er beskrevet ovenfor, er imidlertid forskellige fra de regler, som gælder for opkrævning af overflyvningsafgifter i Nordatlanten, herunder luftrummet over og omkring Grønland.

Som anført i min forgængers besvarelse af 17. april 2015 af Grønlandsudvalgets spørgsmål 7 om overflyvningsafgifter i Grønland, har Danmark med ICAO og 23 øvrige kontraherende stater indgået aftale om lufttrafikstyringen i luftrummet over og omkring Grønland over 19.500 fod: "*Agreement on the Joint Financing of Certain Air Navigation Services in Greenland*" (kaldet for 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. Der findes kun to Joint Financing-aftaler, henholdsvis for Danmark og Island.

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. Denne ordning svarer alt-overvejende til den, der også gjaldt i EU før 2012. For at opnå princippet om fuld omkostningsdækning og ikke mere, 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 næst-efterfølgende 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 afholdte omkostninger, inkl. et administrationsgebyr på sædvanligvis 15 pct.

Den væsentligste forskel mellem henholdsvis den ordning, der gælder for Nordatlanten, og den ordning, der gælder for EU samt Norge og Schweiz, er den økonomiske risiko, som luftfartstjenesteudbyderne har. For Nordatlanten gælder, at hele risikoen alene ligger hos luftrumsbrugerne, der flyver over



Nordatlanten, mens risikoen for luftrummet over EU samt Norge og Schweiz deles mellem luftrumsbrugerne og lufttrafiktjenesteudbydere. Dette vil i praksis sige, at hvis luftfartstjenesteudbyderen, der leverer tjenester i Nordatlanten, får flere udgifter end budgetteret, kan disse dækkes via øgede afgifter to år efter. Hvis en luftfartstjenesteudbyder i EU samt Norge og Schweiz får flere udgifter end budgetteret, vil disse kun delvist kunne dækkes via øgede afgifter efter nærmere fastsatte regler i EU forordningen 391/2013 om en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester.”

Side 3/3

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt