

Spørgsmål til Naalakkersuisut: Hvad mener Naalakkersuisut om indførelse af miljøafgift for udenlandske flyvemaskiner, der flyver over den grønlandske luftrum eller hvilke retslige muligheder er der heri?

(Medlem af Inatsisartut Loritha Henriksen, Kattusseqatigiit Partiaat)

Svarnotat

(Medlem af Naalakkersuisut for Boliger, Infrastruktur og Trafik)

Medlem af Inatsisartut Loretha Henriksen, Kattusseqatigiit Partiaat, har stillet spørgsmål til Naalakkersuisut om indførelse af miljøafgift for udenlandske flyvemaskiner, de flyver over det grønlandske luftrum eller hvilke retslige muligheder der er herfor.

Indledningsvist er Naalakkersuisut åbne over for indførelse af afgifter, hvis formål det er at regulere adfærd inden for energi- og klimavenlig retning.

Luftfart er i sagens natur grænseoverskridende. For at der kan etableres en sammenhængende civil luftfartstrafik landene imellem reguleres store dele af den internationale luftfart via konventioner, aftaler og regler. Regler som udstedes af FN's Luftfarts organisation, også kaldet ICAO. Der har derfor udviklet sig et finmasket samarbejde mellem alle verdens nationer om stort set alt, der har med civil luftfart at gøre.

De internationale konventioner - såsom Chicago-konventionen fra 1944 - og aftaler regulerer således adgang og rettigheder i forhold til overflyvninger i andre landes luftrum.

Imidlertid ligger luftfartsområdet ikke direkte indenfor Naalakkersuisuts kompetenceområde. Luftfartsområdet er ikke hjemtaget, og det er derfor den danske luftfartslovgivning, der er gældende for Grønland. Der er imidlertid et godt samarbejde mellem de danske og grønlandske myndigheder på området. Således bliver Grønland altid hørt i sager, der angår Grønland, ligesom Naalakkersuisut har beslutningskompetence på en række områder.

Den operationelle trafik over det grønlandske luftrum varetages af Naviair, og Naviair yder flyveinformationstjeneste. Derudover er luftrummet over Grønland opdelt horisontalt – og uden at komme ind på tekniske højder, længder m.m., så svarer det til Sydgrønland og Midtgrønland – groft sagt. Syd for 63 30 N varetages den operationelle trafik af Canada og over 63 30 N af Island.

Den danske stat finansierer udgifterne til Naviair, medens udgifterne til Island og Canada finansieres af enroute afgifter, dvs. luftfartsselskaberne for de transatlantiske flyvninger mellem Europa og Nordamerika.

Udover udgifterne til luftfartstjenesterne er der også udgifter til vejrtjeneste. Inden for luftfarten varetages vejrobservationstjenesten af Mittarfeqarfiit, som dækker denne omkostning. Radiosondetjenesten der udføres fra Danmarkshavn og Prins Christiansund betales af International Civil Aviation Organization (ICAO) Joint Finance.

Da store dele af udgifterne til Naviair og store dele af vejrtjenesten finansieres ved tilskud og afgifter, som hviler på internationale aftaler, så ligger det ikke lige for at Grønland går ind og anmoder den danske stat om at opkræve nye afgifter for overflyvning af Grønland. Der er så vidt vides heller ingen andre stater, som har indført eller påtænker at indføre miljøafgifter for overflyvning.