

I medfør af § 37 i Forretningsordenen for Inatsisartut skal jeg hermed fremlægge følgende spørgsmål til Naalakkersuisut:

**Spørgsmål:**

1. Sikrer Mittarfeqarfiit en neutral og lige behandling af alle operatører i luftfartssystemet?
2. Er det korrekt at Mittarfeqarfiit tager en forskellig pris for samme brændstof (samme by) for forskellige operatører og kunder?
3. Hvor stor besparelse ville hver enkelt operatør få ved at alle betalte den laveste pris?
4. Er det korrekt at Mittarfeqarfiit opkræver betaling uden hjemmel i regulativerne?
5. I hvor stor udstrækning har Mittarfeqarfiit lavet aftaler i henhold til § 14 i betalingsregulativet samt § 7 i handlingsbestemmelserne?
6. Hvad har det kostet Mittarfeqarfiit i mistede indtægter de seneste 5 år at lave langvarige sær aftaler, i forhold til de i regulativerne bestemte priser?
7. Findes der takster og betalinger fra 3. mand der ikke er offentlige?
8. Handlingsbestemmelserne (version 2.4) tvinger ifølge § 2.1 alle andre end ovenstående til at blive handlet. Hvorledes hænger dette sammen med lige behandling, når ikke alle operatører har mulighed for at benytte § 2.2?
9. Hvor stor indtægt har Mittarfeqarfiit mistet ved at tillade operatører i enkelte områder at benytte sig af §2.2 i handlingsbestemmelserne (version 2.4) over de seneste 5 år?
10. Er det korrekt at Mittarfeqarfiit ikke er i stand til at servicere grundlæggende sikkerhedsfunktioner, der normalt varetages af lufthavne i andre lande?
  - a. Eksempelvis: De-icing

(Medlem af Inatsisartut Vivian Motzfeldt, Siumut)

**Begrundelse:**

Jeg er blevet gjort bekendt med, at Mittarfeqarfiit på en forespørgsel fra ny mulig operatør, har oplyst forespørgeren at nye operationer kan håndteres i Kangerlussuaq, såfremt disse operationer blev lagt uden for tidspunkter hvor lufthavnen benyttes af Air Greenland.

I forbindelse med udbudsrunderen for servicekontrakter, er det kommet frem at Air Greenland indkøber brændstof til en billigere pris, end hvad andre tilbudsgivere kan købe til. Her har Mittarfeqarfiit opstillet en indkøbsmodel hvor der skal indkøbes over 25.000liter for at opnå en større rabat.

Dette er uagtet at Mittarfeqarfiit indkøber brændstoffet til samme pris, uanset volumen, af Polar Oil.

Undtagelserne for handlingsbestemmelserne (version 2.4) § 7 åbner op for at ”Mittarfeqarfiit kan i særlige tilfælde afvige fra disse i handlingsbestemmelserne, hvor Mittarfeqarfiit finder, at en midlertidig ændring, begrundet i forretningsmæssige hensyn, er hensigtsmæssig.”

Samt Takst og betalingsregulativet (Revision 9) åbner op for at ”§14, stk. 1 *Mittarfeqarfiit kan i tilfælde, hvor det ikke er af principiel eller større økonomisk betydning, give dispensation fra dette regulativ, stk. 2, Mittarfeqarfiit kan i særtilfælde give dispensationer, hvor Mittarfeqarfiit finder en midlertidig begrænset afgiftsnedsættelse begrundet i forretningsmæssige hensyn*”.

Disse to undtagelser til takst og betalinger ser ud til at blive brugt på regulære operationer og kunder, og opfylder dermed ikke krav om, at sikre en neutral og lige behandling af alle operatører.

Det er i samme ombæring kommet frem at blandt andet Air Greenland har en aftale med Mittarfeqarfiit, der giver dem en anden pris på blandt andet håndtering af fly og helikoptere, end hvad andre operatører skal betale i henhold til takst og betalingsregulativet samt handlingsbestemmelserne.

Handlingsbestemmelserne giver mulighed for at det ikke er Mittarfeqarfiit der håndterer operatører, og at prisen for dette skal godkendes af Mittarfeqarfiit. Da dette åbner op for en ulige behandling af operatører er det vigtigt at vide hvorvidt dette er sket, samt om det er offentliggjort for at andre operatører kan benytte samme tjenester.

Det er almindelig kendt at Mittarfeqarfiit tager sig af alle de lufthavne og heliporte hvor det ikke er kommercielt rentabelt for en operatør at etablere egen hangar/lokalitet. I den forbindelse er det også almindelig kendt at Air Greenland vælger at bruge egen handling i meget få Lufthavne, heliporte og andre helikopterlandingspladser, for at undgå at betale for tvungen handling (som andre selskaber er tvunget til). Det er meget vigtigt for samfundet at vide hvor store indtægter Mittarfeqarfiit mister, som resultat af dette.

Mittarfeqarfiit har tvungen servicering af alle operatører undtagen de få lufthavne hvor Air Greenland bruger §2.2, dette giver ingen mulighed for stordriftsfordele til Mittarfeqarfiit og dermed at sikre alle operatører neutral og lige behandling.

Der står i handlingsbestemmelserne at Mittarfeqarfiit hverken har de-icing udstyr eller andet udstyr til at servicere andre operatører end Air Greenland. Dermed er andre operatører ikke kun underlagt velvilje fra Air Greenland, men sikrer også Air Greenland en indtægt på at stille udstyr til rådighed. I andre lande er dette udstyr en del af det grundlæggende sikkerhedskrav, da isning på fly udgør en meget stor sikkerhedsrisiko.

Med anlæggelsen af nye og længere baner er det meget aktuelt at få klarlagt dette for at få en sund og udviklingsstærk luftfartsbranche i Grønland.

Jeg ønsker, at mine spørgsmål bevares indenfor 10 arbejdsdage.