



**Til:**

Medlem af Inatsisartut, Kim Kielsen  
/- HER

**Svar på § 37 spørgsmål om Air Iceland-aftalerne**

Medlem af Inatsisartut, Kim Kielsen har sendt nogle § 37 spørgsmål. Disse spørgsmål besvares i det følgende.

**Spørgsmål til Naalakkersuisut:**

1. **Naalakkersuisoq for finanser nævnte at aftalen blandt andet er indgået med Air Iceland af hensyn til EU-midlerne, kan Naalakkersuisoq for finanser så bekræfte, at dette har været i udbud efter gældende regler, som EU normalt betinger sig?**
  - a. Hvis ikke, hvorfor er disse så ikke fulgt?
  - b. Hvis Ja, bedes udbudsmateriale vedlægges svarnotatet.

*Svar: Naalakkersuisut har overholdt de betingelser der er indeholdt i Partnerskabsaftalen med EU.*

*Grønlands økonomi er udfordret. De seneste finanslove har medført krav om administrative besparelser i Selvstyret. For at kunne sikre gennemførelsen af de administrative besparelser har Selvstyret centraliseret en række administrative funktioner herunder oprettet en central indkøbsfunktion. Indkøbsfunktionen skal sikre, at Selvstyret til enhver tid opnår den bedste pris på de varer og tjenesteydelser som Selvstyret har behov for.*

*I praksis betyder det, at Selvstyret enten udbyder køb af varer og tjenesteydelser i udbud hvor den billigste leverandør vælges eller indgår rammeaftaler med flere leverandører om køb af varer og tjenesteydelser. Om Selvstyret vælger udbud eller rammeaftaler afhænger af ydelsens karakter.*

*Udover at en central indkøbsfunktion giver god økonomisk mening er Selvstyret også ved sin aftale med EU forpligtiget til at have faste retningslinjer på indkøbsområdet. Der er ikke tale om at Grønland skal implementere EU's udbudsregler. I stedet har Selvstyret udarbejdet et indkøbscirkulære med henblik på at opnå besparelser og foretage indkøb på bedst konkurrencemæssige vilkår. Dette er meddelt EU.*

*På den baggrund har Selvstyrets indkøbsfunktion haft en dialog med henholdsvis Air Greenland og de islandske flyselskaber.*

*Udgangspunktet var at indgå rammeaftaler med flyselskaberne. Det var vurderingen at et udbud, hvor konsekvensen er, at man kun bruger et flyselskab til samtlige sine rejser ikke ville være hensigtsmæssig. Der var behov for en vis fleksibilitet således at Selvstyret afhængig af rejsens destination kunne vælge enten Air Greenland eller de islandske flyselskaber. Hvis rejsen går til Reykjavik giver det ingen mening, at man skal være bun-*

09. mar 2011  
Sagsnr. 2011-047358  
Dok. Nr. 582110

Postboks 1037  
3900 Nuuk  
Tlf. (+299) 34 50 00  
Fax (+299) 32 46 14  
E-mail: oed@nanoq.gl  
www.nanoq.gl

det op på først at rejse til København med Air Greenland når der er en direkte og billige-  
re rute fra Grønland til Reykjavik.

Dialogen med flyselskaberne vedrørte muligheden for storkunderabatter og muligheden  
for at opnå en øget fleksibilitet på de restriktive røde billetter.

Dialogen med Air Greenland var resultatløs. Men denne er dog på Air Greenlands for-  
anledning genoptaget. Dialogen med de islandske flyselskaber har omvendt medført  
bedre betingelser for Selvstyret. Selvstyret har dermed opnået muligheden for at redu-  
cere sine omkostninger når rejsen foretages med de islandske flyselskaber.

2. **Naalakkersuisoq for finanser har sidestillet indkøbsaftalen med indkøb af  
kopipapir, har han eller et samlet Naalakkersuisut regnet på de samfunds-  
økonomiske effekter af aftalen - eller indhentet oplysninger fra Air Green-  
land om effekten af denne aftale?**
  - a. **Hvis nej, hvorfor ikke?**
  - b. **Hvis Ja, bedes de samfundsøkonomiske effekter vedlagt svarnota-  
tet.**

Svar: Der er ikke gennemført beregninger af de samfundsøkonomiske effekter af ind-  
købsaftalen. Dette er begrundet i, at indkøbsaftalen i sig selv kun har begrænset sam-  
fundsøkonomisk effekt. Til orientering viser den foreløbige statistik for januar og februar  
2011, at 5 passagerer fra Nuuk til Reykjavik og 7 passagerer fra Reykjavik til Nuuk har  
benyttet sig af Selvstyrets indkøbsaftale med Air Iceland. Det samlede antal passagerer  
der har rejst på ruten kan godt være højere, da statistikken kun fanger de rejsende der  
aktivt benytter sig af de koder, der udløser rabatten.

Den konkurrence som Air Greenland er udsat for, og som selskabet og andre tillægger  
en negativ samfundsøkonomisk virkning er ikke udelukkende en konsekvens af ind-  
købsaftalen. Konkurrencen og de dermed samfundsøkonomiske effekter er en conse-  
kvens af at luftrummet over Grønland de seneste år er blevet mere liberaliseret. Air  
Iceland's tilladelse til at flyve på ruten Reykjavik-Nuuk er et eksempel på denne liberali-  
sering. Denne rutetilladelse blev givet af Statens Luftfartsvæsen i 2007 efter positiv  
indstilling af det Siumut ledede Landsstyre. I 2009 gav Statens Luftfartsvæsen endvi-  
dere Air Iceland tilladelse til at flyve på ruten Reykjavik-Ilulissat igen efter positiv indstil-  
ling af det Siumut ledede Landsstyre.

Naalakkersuisut vurderer (i overensstemmelse med det daværende Siumut ledede  
Landstyres holdning) at andre selskaber end Air Greenland bør have adgang til at befly-  
ve Grønland for derigennem at åbne op for ruter til Island og eventuelt Nordamerika.

For det første sikrer det Grønland de bedst mulige transportmuligheder mellem Grøn-  
land og omverden. Grønland har ikke gavn af en ensidig transportstruktur til og fra Kø-  
benhavn. Grønland har også behov for billig og hurtig transport til vores nabolande i  
Nordamerika og Island. Dette støtter og er en forudsætning for den nødvendige erhverv-  
sudvikling indenfor turisme, udvinding af råstoffer og en evt. aluminiumssmelter.

For det andet bidrager de nye ruter mellem Grønland og Island til en fleksibel løsning af  
de kapacitetsproblemer man periodevis oplever i Air Greenland. Er det ikke muligt at få  
plads på en given dag er det svært for Air Greenland at indsætte ekstra kapacitet. Nu er

der en mulighed for at rejsen måske alligevel kan gennemføres som planlagt ved at benytte et alternativt luftfartsselskab. Dette indebærer, at de rejsende kan spare unødvendige hotelomkostninger pga. kapacitetsproblemer i Air Greenland.

For det tredje er der også behov for løbende at revidere de meget specielle infrastrukturelle udfordringer Air Greenland opererer i. Grønland er i mange sammenhænge udfordrende at drive lufttransport i. Landet er stort og den lille befolkning spredt over mange byer og bygder. På dette grundlag er det vanskeligt at forestille sig en fuld og fri konkurrence på al lufttransport i Grønland. Markedet er for begrænset og monopollignende tilstande er så at sige et nødvendigt onde.

Derfor giver det mening at acceptere en konkurrence på de ruter, hvor der er en markedsbestemt interesse for at konkurrere. Men dette har konsekvenser både af negativ og af positiv karakter. Men midt i al forskrækkelsen over de negative konsekvenser en konkurrence medfører, bør man ikke overse de positive konsekvenser der følger.

Air Greenland har allerede som en konsekvens af konkurrencen tilpasset deres omkostningsniveau. Selskabet har rationaliseret. Selskabet har igangsat en normalisering af lønudviklingen blandt deres medarbejdere. Selskabet har indkøbt nye og mere omkostningseffektive fly og sågar taget konkurrencen direkte op med Air Iceland på flyvninger mellem Grønland og Island. Dette er konsekvenser, som samlet er til gavn for det grønlandske samfund.

Air Greenland har derudover igennem flere år og senest ved Selvstyrets indgåelse af indkøbsaftalen meldt ud, at den øgede konkurrence betyder, at selskabet vil vurdere priserne og frekvenserne på de passagersvage ruter. Med andre ord vil Air Greenland tage et opgør med den krydssubsidiering selskabet af egen drift praktiserer fra de passagerstærke ruter til de passagersvage ruter.

Naalakkersuisut tolker ikke et opgør med krydssubsidieringen som en negativ samfundøkonomisk effekt. Tværtimod vil priserne falde på de passagerstærke ruter til gavn for erhvervsudviklingen i Grønland, og hvis priserne og frekvenserne på de passagersvage ruter bliver uacceptable har det politiske niveau mulighed for at indgå en servicekontrakt med Air Greenland om disse ruter. Dette er allerede gældende for en lang række ruter i Grønland særligt til bygder og yderdistrikter.

Naalakkersuisuts konklusion er derfor, at trafikpolitikken i dette land bedst varetages og besluttet af det politiske system og ikke i de enkelte trafikselskaber. Trafikselskaberne må indrette sig på de rammevilkår det politiske system beslutter. Naalakkersuisut konkluderer også, at de samfundøkonomiske effekter af indkøbsaftalen isoleret betragtet er begrænsede.

**3. Hvordan har Naalakkersuisut tænkt sig at agere, såfremt Air Greenland stopper med beflyvning af en række af de ikke kommercielle ruter i vinterperioden og den efterfølgende periode?**

Svar: Naalakkersuisut er ikke i besiddelse af informationer om at Air Greenland vil stoppe med beflyvningen af en række af de ikke kommercielle ruter som følge af indkøbsaftalen med Air Iceland. Air Greenland har meddelt offentligheden, at de vil vurdere kon-

sekvenserne af den øgede konkurrence fra Air Iceland, og at dette kan medføre højere priser og færre frekvenser på Air Greenlands trafiksvage ruter. Air Greenland har ikke meddelt, at de vil stoppe med beflyvningen af de ikke kommercielle ruter.

4. **Har Naalakkersuisut lavet en samlet oversigt over besparelsen, når man indregner, rejsetid, skatter og afgifter der vil mangle i Mittarfeqarfiit's kasse, dagpenge med videre?**

Svar: Naalakkersuisut har ikke udarbejdet en samlet oversigt over besparelsen som følge af aftalerne med de islandske flyselskaber

Med hensyn til en eventuel indtægtsnedgang for Mittarfeqarfiit samarbejder Naalakkersuisut og Mittarfeqarfiit for eventuelt at ændre selskabets organisering og drift. Herudover arbejdes der på, at ændre strukturen for deres indtægtsgrundlag. Disse tiltag skal sikre, at Mittarfeqarfiit kan imødekomme en endnu kraftigere liberalisering. Tiltagene er ikke motiveret af de nye aftaler med de islandske selskaber, men er en naturlig følge af liberaliseringsprocessen.

5. **Kan Naalakkersuisut tilføje yderligere oplysninger til belysningen af sagen?**

Svar: Nej.

Inussiarnersumik inuulluaqqusillunga  
Med venlig hilsen

Palle Christiansen