



Medlem af Inatsisartut Vivian Motzfeldt, Siumut

Besvarelse af § 37 spørgsmål nr. 2017-085 vedr. Mittarfeqarfiit

22.03.2017

Kære Vivian Motzfeldt,

Sags nr. 2017 - 3573
Dok. nr. 17955581

Tak for dine spørgsmål vedr. Mittarfeqarfiit, som du har sendt i medfør af § 37 i forretningsordenen for Inatsisartut. Der er blevet hentet input fra Mittarfeqarfiit. Spørgsmålene vil blive besvaret enkeltvis nedenfor.

Postboks 909
3900 Nuuk

Tlf.: (+299) 34 50 00

E-mail: box909@nanoq.gl
www.naalakkersuisut.gl

1. Sikrer Mittarfeqarfiit en neutral og lige behandling af alle operatører i luftfartssystemet?

Svar: Mittarfeqarfiit oplyser, at alle operatører tilbydes lige behandling gennem Mittarfeqarfiits Takst- og Betalingsregulativ. Herudover tilbyder Mittarfeqarfiit en række serviceydelser, der udbydes på kommercielle vilkår – herunder handling, brændstof mv. Inden for disse ydelser kan Mittarfeqarfiit forhandle vilkår med de enkelte operatører - eksempelvis storkundeaftaler. Det er i den forbindelse vigtigt at slå fast, at to lige store kunder vil kunne tilbydes ens vilkår under en storkundeaftale. Samme eller tilsvarende forhold er i øvrigt internationalt gældende indenfor branchen.

2. Er det korrekt at Mittarfeqarfiit tager en forskellig pris for samme brændstof (samme by) for forskellige operatører og kunder?

Svar: Ja, se svaret ovenfor vedrørende storkundeaftaler. I tillæg hertil, skal det oplyses at Mittarfeqarfiit har igangsat en undersøgelse af prisstrukturen for deres kommercielle ydelser – herunder eksempelvis brændstof – med henblik på at undersøge mulighederne for at optimere forholdene for operatørerne.

3. Hvor stor besparelse ville hver enkelt operatør få ved at alle betalte den laveste pris?

Svar: Mittarfeqarfiit oplyser, at det umiddelbare beløb Mittarfeqarfiit vil miste i dækningsbidrag hvis alt Jet A-1 blev solgt til lavest pris til alle kunder er 2.530.217 kr. Dette er derved det samlede beløb operatørerne vil spare.

Beregningerne er baseret på en antagelse om, at alle eksisterende kunder fortsat køber samme mængder som de gjorde i 2016, og at der ikke kommer nye kunder til - uanset om prisen ændrer sig. Efterspørgslen på JET A-1 antages altså værende konstant og uafhængig af pris, hvilket reelt er meget usandsynligt. Det samlede tab i dækningsbidrag ved pris 6,88 kr./liter for alle kunder, vil derfor højst sandsynligt være mindre end de 2.530.217 kr., da salget i liter sandsynligvis må forventes at stige, såfremt prisen sættes ned. Dette må forventes at gælde især til de mindre kunder, der i dag betaler den højeste pris. Hvor meget mindre, er vanskeligt at konkludere, eftersom priselasticiteten på JET 1-A ikke er undersøgt.

Mittarfeqarfiit oplyser, at de sælger dette brændstof til 47 kendte kunder og derudover til et meget stort antal kunder, der enten betaler kontant eller med

brændstofkreditkort. Stort set alle kunder er udenlandske kunder, der bruger Grønland som "tankstation" henover Atlanten.

4. Er det korrekt at Mittarfeqarfiit opkræver betaling uden hjemmel i regulativerne?

Svar: Nej, dette er ikke korrekt.

5. I hvor stor udstrækning har Mittarfeqarfiit lavet aftaler i henhold til § 14 i betalingsregulativet samt § 7 i handlingsbestemmelserne?

Svar: Indledningsvis skal det oplyses, at § 14 sjældent finder anvendelse. Mittarfeqarfiit oplyser endvidere, at § 14 i takst og betalingsregulativet fandt anvendelse gennem forhandlinger med Air Iceland i forbindelse med opstart af den nye rute fra Reykjavik til Kangerlussuaq. Her fandt Mittarfeqarfiit, at en midlertidig og begrænset afgiftsnedsættelse begrundet i forretningsmæssige hensyn, skabte incitamentet for operatørens etablering af den ny rute fra og til Grønland.

Denne tidsbegrænsede afgiftsnedsættelse administreres efter den tilsvarende EU lovgivning.

Andre operatører der ønsker at etablere sig i Grønland, vil i en sammenlignelig situation kunne forvente samme afgiftsnedsættelse.

Mht. § 7 i handlingsbestemmelserne oplyser Mittarfeqarfiit, at den ligeledes finder anvendelse i meget begrænset udstrækning.

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?

Svar: Mittarfeqarfiit oplyser, at de ikke har indgået aftaler, der har påført et tab. Det skal nævnes, at undtagelsesbestemmelserne finder anvendelse i de tilfælde som for Mittarfeqarfiit, ud fra et forretningsmæssigt hensyn, forventer at kunne generere merindtjening.

7. Findes der takster og betalinger fra 3. mand der ikke er offentlige?

Svar: Ja, Mittarfeqarfiit oplyser, at individuelt indgåede aftaler ikke er offentligt tilgængelige.

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?

Svar: Handlingsbestemmelserne sikrer netop, at alle behandles ens. Der er indført tvungen handling for alle selskaber, som ikke har egenhandling (§ 2 stk. 2.1 og 2.2). Dette er indført af flyvesikkerhedsårsager, så det bl.a. sikres, at luftfartøjet bliver guidede og placeret sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

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?

Svar: Mittarfeqarfiit kan for nuværende ikke præcist oplyse hvor stort dækningsbidrag, virksomheden muligvis har mistet, ved at indgå aftaler om egenhandling med hjemmehørende luftfartsselskaber. Mittarfeqarfiit oplyser endvidere, at selskabet også her følger den almindelige internationale standard på området.

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

Svar: Mittarfeqarfiit er koncessionshaver på de Grønlandske lufthavne og helikopterflyvepladser. Mittarfeqarfiit er under fagmæssigt tilsyn af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som sikrer, at lovgivne flyvesikkerhedsniveau til stadighed opretholdes.

Mittarfeqarfiit oplyser, at de-icing er en handlingsfunktion, og udføres af handlingsselskaber. Mittarfeqarfiits handlingsservice tilbyder ikke denne service, men har indgået en aftale med Air Greenland, som udfører denne service på flere lufthavne.

Med venlig hilsen

Múte B. Egede

