



Medlem af Inatsisartut  
Malik Berthelsen  
/Her

## Vedr.: Svar til § 36, stk. 1 spørgsmål nr. 2010-90

Kære Malik Berthelsen,

Jeg takker for dit spørgsmål, som lyder:

### Hvad præcis bruges de 120,2 mio. kr., som Selvstyret betaler til Air Greenland ifølge serviceaftalen?

17. maj 2010  
Sagsnr. 2010-030647  
Dok. Nr. 371616

Postboks 909  
3900 Nuuk  
Tlf. (+299) 34 50 00  
Fax (+299) 34 54 10  
E-mail: iaan@nanoq.gl  
www.nanoq.gl

**SVAR:** Indledningsvist bør det klarlægges, at der er forskel mellem flyvninger inden for det kommercielle rutenet og flyvninger, der er dækket af servicekontrakter. Det kommercielle rutenet fungerer – som navnet jo angiver – på rent kommercielle vilkår, dvs. at Air Greenland alene fastsætter rutefrekvenser og priser. Det kommercielle rutenet er primært mellem byerne og de to Atlantflughavnsbygder, Kangerlussuaq og Narsarsuaq. Air Greenlands argumenter om, at mere givtige ruter skal dække omkostninger for de mindre rentable ruter, er kun gældende inden for det kommercielle rutenet.

Servicekontrakterne dækker alene underskudsgivende ruter. Formålet med tilskuddet er netop at gøre ruterne rentable for Air Greenland, så der også flyves til de destinationer, der ellers ikke ville blive betjent.

Af Finanslovens hovedkonto 73.01.08 om "Tilskud til passagerbefordring" fremgår det, at Grønlands Selvstyre har indgået servicekontrakter med flere selskaber: med Air Greenland om helikopter- og fastvinget beflyvning i hele landet, med Air Iceland om fastvinget beflyvning på Østkysten, med Disko Line, der sejler i sommerhalvåret i Diskobugten, samt med Royal Arctic Bygdeservice, som transporterer passagerer i Midtgrønland. Ud over servicekontrakterne dækker kontoen også midler til Is-centralen. Konto 73.01.08 omhandler derfor ikke udelukkende serviceaftale med Air Greenland.

Grundlaget for servicekontrakterne er baseret på Trafikstruktur 2006, hvor et centralt element er en enstrengt tilskudsstruktur til trafiksystemet for at minimere dobbelttilskud.

Grønlands Selvstyres servicekontrakter dækker primært transport mellem by og bygd, samt til de byer, hvortil der ikke er basis for en kommerciel drift. Dvs. at der er indgået servicekontrakter for de områder, hvortil der ellers ikke ville være etableret en rute eller, hvor prisen ville være for høj eller frekvensen for lav. Det kan nævnes at følgende betingelse var fremsat i udbudsmaterialets punkt. 1.4.1.

- *Først gives der tilskud til de transportområder, hvor der ikke ville være transportmuligheder uden tilskud. Dette er den vigtigste opgave, da nogle byer og bygder ellers vil stå helt uden transport.*

- *Dernæst tildeles tilskud til de transportområder, hvor prisen udelukker væsentlige grupper af borgere fra transport. Dette er den næst vigtigste opgave, da nogle borgere ellers af indkomstmæssige grunde vil være udelukket fra transport.*
- *Endelig tildeles tilskud til de transportopgaver, hvor frekvensen er uacceptabel lav. Dette er den mindst vigtige opgave, fordi frekvensen ikke udelukker muligheden for at rejse, men kun visse tidspunkter.*

Fordelingen af servicekontraktmidlerne er som følger:

Air Greenland modtager årligt 102,5 mio. kr. Dette dækker: fastvinget beflyvning mellem Upernavik og Qaanaaq, distriktsbeflyvning med helikopter i Qaanaaq, Upernavik, Uummannaq, Disko i vinterhalvåret, Sydgrønland, Tasiilaq og Itoqqortoormiit samt beflyvningen til Kangilinnuit.

Air Iceland modtager årligt 6,5 mio. kr., der omfatter trekantsbeflyvningen mellem Reykjavik, Kulusuk og Nerlerit Inaat.

Disko Line modtager 6,2 mio. kr. for sejlads i Diskobugten i sommerhalvåret.

Royal Arctic Bygdeservice modtager årligt 4 mio. kr. for passagersejlads i Midtgrønland.

Herudover modtager Iscentralen årligt 1,0 mio. kr. som tilskud til isrekogniseringen.

I de områder, der er reguleret af servicekontrakter, er priser og frekvenser godkendt af Selvstyret. Priserne kan reguleres én gang årligt i henhold til forbrugerprisindekset. Ændringer i frekvenser skal ske med orientering til Selvstyret, dog skal der som minimum være én afgang/ankomst til hver destination omfattet af kontrakterne.

Det kan afslutningsvist tilføjes, at det forventes, at der på baggrund af Transportkommissionens anbefalinger udarbejdes et nyt udbudsmateriale for servicekontraktområderne med henblik på ikrafttrædelse den 1. januar 2013.

Med venlig hilsen

Jens B. Frederiksen