

I henhold til § 33 i Forretningsordenen for Inatsisartut, fremsætter vi følgende beslutningsforslag:

**Forslag til Inatsisartutbeslutning om, at Naalakkersuisut pålægges at arbejde for at skabe bedre adgang til vores lufthavne for flere flyselskaber gennem investering i offentligt ejede hangarer og værksteder.**

(Et enigt og samlet Anlægsudvalg bestående af Inatsisartutmedlemmerne Karl-Kristian Kruse Siumut, Nikolaj Jeremiassen, Siumut, Anders Olsen, Siumut, Aqqaluaq B. Egede, Inuit Ataqatigiit, Kalistat Lund, Inuit Ataqatigiit)

**Begrundelse:**

Lufthavne skal anvendes til at skabe muligheder for en tilfredsstillende billig, fleksibel og effektiv trafikafvikling med passende regularitet.

Private aktører har gennem ejerskab af flyhangarer og værkstedsfaciliteter imidlertid nærmest et de facto monopol på beflyvningen af selv de konkurrenceudsatte lufthavne. Dette søges der med forslaget gjort op med.

Konkurrencenævnet har i forbindelse med deres Konkurrenceredegørelse 2009 behandlet mulighederne for at fremme konkurrencen om den grønlandske flytrafik. Konkurrencetilsynets undersøgelse har afdækket muligheder for at fremme konkurrencen om flytrafikken i Grønland og som en af flere forudsætninger fremhæves fjernelse af hvad der må betegnes som tekniske handelshindringer.

Anlægsudvalget er enig, når Konkurrencetilsynet ser muligheder i, at Selvstyret med nogle konkrete ændringer i reguleringen kan lette adgangen til markedet for nye operatører. Ændringerne omfatter blandt andet forholdene omkring adgang til lufthavne.

Under overskriften "Adgang til lufthavne" foreslår Konkurrencetilsynet, "at Selvstyret inddrager muligheden for at fremme konkurrencen i beslutninger om at investere i lufthavne i Grønland.

For det første kan Selvstyret fremme konkurrencen om både de kommercielle ruter og servicekontraktruterne, hvis nye operatører sikres bedre adgang til hangarer og andre faciliteter i lufthavnene.

Undersøgelser fra udlandet har peget på, at tilgangen af nye aktører ofte hæmmes af, at de eksisterende aktører ofte sidder på de bedste faciliteter i lufthavnene. Manglende adgang til eksisterende faciliteter gør ofte, at nye operatører må ud i store og ofte specifikke investeringer for at gå ind på nye ruter.

Undersøgelserne understreger, at tiltrækning af nye operatører kræver nogle initiativer, som kan reducere investeringsbehovet eller risikoen ved de krævede investeringer. Et sådant initiativ kan f. eks. være, at lufthavnen ejer de nødvendige faciliteter, eller at lufthavnen tilbyder at leje faciliteterne ud til den eller de operatører, som benytter sig af lufthavnen.”

Vi ønsker gennem offentligt ejerskab af lufthavnsfaciliteter åbnet op for øget konkurrence. De offentligt ejede lufthavnsfaciliteter skal herefter udlejes til de flyselskaber, som måtte ønske at benytte lufthavnen. Dermed vil der blive fjernet en teknisk handelshindring for øget konkurrence.

Det er dog væsentligt, at det offentlige alene foretager investeringer i lufthavnsfaciliteter på de steder, hvor der på grundlag af befolkningsunderlag må formodes at være et forretningsmæssigt grundlag for investeringen.

Ved at skabe bedre rammer for konkurrence vil der være bedre muligheder for billigere billetter og flere ugentlige afgange.

Forslaget kan eventuelt realiseres ved anlæg af nye faciliteter eller gennem erhvervelse af allerede eksisterende privatejede faciliteter.

#### **Forslagets økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige**

Der må påregnes omkostninger til anlægsinvesteringer over finanslovene.

Anlægsinvesteringerne forventes over faciliteternes levetid at være rentable, eftersom der vil blive en øget brug og dermed forøgede lejeindtægter til Mittarfeqarfiit, som skal dække anlægsinvesteringerne.

Videre forventes samfundets samlede omkostninger til befordring af passagerer og syge at blive nedbragt, hvilket igen vil medføre betydelige besparelser på driften.

#### **Forslagets administrative og økonomiske konsekvenser for det private erhvervsliv**

Gennem fjernelse af tekniske handelshindringer skabes bedre rammer for konkurrence og det må forventes, at flere potentielle aktører vil byde ind på såvel servicekontrakter som almindelige konkurrenceudsatte ruter.

Det må videre forventes, at de økonomiske gevinster for aktuelle transportører vil være mindre i fremtiden, ligesom det må forventes, at råderummet for intern krydssubsidiering vil blive mindsket.

#### **Forslagets administrative og økonomiske konsekvenser for befolkningen**

Når forslaget er gennemført og der kommer konkurrence på ruterne forventes bedre regularitet i beflyvningen samt billigere priser for de rejsende.