

De
fremtidige rammebetingelser
for
beflyvning af Grønland

Juni 2004

Trafikministeriet
Grønlands Landsstyre

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
1. Indledning	2
Baggrund for arbejdet	
Arbejdsgruppens sammensætning	
2. Resumé af rapportens indhold	3
3. Den historiske udvikling i Atlantrafikken	4
4. Statistisk beskrivelse af Atlantrafikken	5
5. Sammenhængen mellem Atlantbeflyvning og intern beflyvning	10
6. Regelgrundlaget for flytrafikken til/fra Grønland	12
Generelt	
Koncessioner og rutetilladelser	
Sager om den interne beflyvning i Grønland	
Den bilaterale luftfartsaftale med Island	
Den bilaterale luftfartsaftale med Canada	
Billetpriser	
Passagercharter- og fragtflyvning	
7. Generelle bemærkninger om graden af luftfartspolitisk regulering af trafikken til/fra og i Grønland	16
8. Scenarier for beflyvningen af Atlantruterne fra og med 2004	20
Scenario 0: Den nuværende situation	
Scenario 1, 2, 3 og 4: Kombinationer med tilladelse til ét eller to selskaber	
Scenario 5: Trafik til/fra Sydgrønland føres via Island (evt. al trafik føres via Island)	
Scenario 6: Ét selskab tilladelse over Atlanten og ét selskab tilladelse til feederflyvninger	
Lufthavnenes økonomi ved de forskellige scenarier	
9. Sammenfatning	33
10. Referencer	35

1. Indledning

Baggrund for arbejdet

Ved et møde den 14. februar 2002 mellem trafikminister Flemming Hansen og det grønlandske landsstyremedlem for boliger og infrastruktur Jørgen Wæver Johansen blev det aftalt, at der skulle nedsættes en fælles arbejdsgruppe mellem Trafikministeriet og Direktoratet for Boliger og Infrastruktur med det kommissorium at undersøge og vurdere de fremtidige rammebetingelser for beflyvning af Grønland.

På daværende tidspunkt blev beflyvningen af ruterne mellem Danmark og Grønland udført af SAS og Grønlandsfly (der senere har ændret navn til Air Greenland). Sidstnævnte selskab fik i 1998 tilladelse til beflyvning for en femårsperiode indtil 31. marts 2003.

SAS indstillede beflyvningen af Grønland i oktober 2002. Da SAS' planer om at indstille blev offentliggjort, blev Air Greenlands tilladelse til beflyvning forlænget indtil 31. oktober 2007.

Arbejdsgruppens sammensætning

Arbejdsgruppen har haft følgende sammensætning:

Luftfartsdirektør Kurt Lykstoft Larsen, formand	Statens Luftfartsvæsen
Kontorchef Niels Remmer	Trafikministeriet (til 1. september 2002)
Kontorchef Lene Bjerggaard Rasmussen	Trafikministeriet (fra 1. september 2002)
Fuldmægtig Karen Kjølbbye	Statens Luftfartsvæsen
Direktør Jens K. Lyberth	Landsstyrets Sekretariat
Direktør Dorthe Johannsen	Direktoratet for Infrastruktur og Boliger (fra 23. marts 2003)
Afdelingschef Jacob Juhl Jensen	Direktoratet for Infrastruktur og Boliger (til 1. juli 2003)
Afdelingschef Michael Pedersen	Direktoratet for Infrastruktur og Boliger (fra 1. juli 2003)
Direktør Jesper Juhl	Mittarfeqarfiit/Grønlands Lufthavnsvæsen
Økonomidirektør Morten Funder	Mittarfeqarfiit/Grønlands Lufthavnsvæsen (til 1. maj 2003).

Kurt Lykstoft Larsen var indtil 31. december 2002 afdelingschef i Trafikministeriet
 Jens K. Lyberth var indtil 23. marts 2003 direktør i Direktoratet for Infrastruktur og Boliger
 Dorthe Johannsen var konstitueret direktør fra 23. marts 2003 til 1. marts 2004.

Sekretariatsfunktionen er varetaget af Trafikministeriet v/fuldmægtig Thorkild Saxe.
 Arbejdsgruppen har holdt fem møder.

2. Resumé af rapportens indhold

I kapitel 3 redegøres kort for beflyvningen mellem Danmark og Grønland siden 1949 med hensyn til selskaber og ruter.

I kapitel 4 illustreres udviklingen i Atlantbeflyvningen ved hjælp af statistik over antallet af passagerer og flyvninger samt fragtmængder på henholdsvis Kangerlussuaq- og Narsarsuaq-ruten, idet hovedvægten er lagt på de seneste 5-10 år.

I kapitel 5 redegøres for systemet med p.t. to knudepunkter for Atlantrafikken, hvorfra der "feedes" til og fra de grønlandske kystbyer. Forholdet mellem feedertrafikken og den rent interne trafik beskrives statistisk.

I kapitel 6 redegøres for det formelle grundlag for Atlantbeflyvningen, dvs. luftfartsloven samt koncessioner mv. i medfør heraf. Endvidere redegøres for indholdet af Danmarks bilaterale luftfartsaftaler med Island og Canada for så vidt angår Grønland.

I kapitel 7 redegøres indledningsvis kort for et analyseprogram, gennemført af Hjemmestyret, vedrørende udbygning og effektivisering af det grønlandske trafiksystem, herunder spørgsmålet om forlængelse af landingsbanerne i Nuuk og Ilulissat. Derefter beskrives, hvordan såvel Atlantrafikken som den interne trafik har bevæget sig fra et system med stærk regulering til et system med konkurrence – for dele af den interne trafik til et system med fri konkurrence. Der redegøres for mulighederne for anvendelse af forskellige former for udbud med større eller mindre krav til de bydende og eventuel økonomisk kompensation i forbindelse hermed.

I kapitel 8 gennemgås syv scenarier, som arbejdsgruppen har valgt til belysning af de fremtidige muligheder for Atlantbeflyvningen. Scenarierne omfatter beflyvning med ét selskab, med to selskaber, med trafik via Island samt med tilbagevenden til regulering af de frigivne interne ruter. Der angives de sandsynlige konsekvenser for billetpriser, forsyningssikkerhed m.v. og for de grønlandske lufthavnes økonomi.

I kapitel 9 findes arbejdsgruppens sammenfatning af rapporten.

3. Den historiske udvikling i Atlanttrafikken

De første flyvninger til og fra Grønland var alene charterflyvninger, hvor det daværende KGH fra 1949 indchartrede SAS til at beflyve Grønland. I 1954 kom den transatlantiske SAS-flyrute mellem København og Los Angeles, der mellemlandede i Kangerlussuaq, og dermed startede rutebeflyvningen mellem Grønland og Danmark. I 1966 fik Grønland sine egne flyruter, så man ikke mere var afhængig af, om der var ledige pladser på ruten mellem USA og København. SAS befløj frem til 1987 både Narsarsuaq og Kangerlussuaq. Om vinteren blev Narsarsuaq således betjent en gang ugentligt med DC-8 på trekantsruten København-Kangerlussuaq-Narsarsuaq-København, mens Kangerlussuaq indtil 2002 havde forbindelse til København mandag, onsdag og fredag (med forøgelse til 4-7 gange ugentligt i nogle sommermåneder).

I november 1986 overtog Grønlandsfly A/S ruten Narsarsuaq-København med mellemlanding i Keflavik, som de befløj med indchartret materiel fra Icelandair. Ruteplanen var vokset til 3 ugentlige flyvninger om sommeren og 2 om vinteren. Fra 1991 til 1994 indchartrede Grønlandsfly materiel fra Maersk Air til denne rute. På basis af en samarbejdsaftale mellem SAS og Grønlandsfly i perioden 1994-1997 blev ruten til Narsarsuaq om sommeren befløjet af SAS med MD-83 med teknisk mellemlanding i Keflavik på hjemturen, mens vinterbeflyvningen foregik som en integreret del af den regelmæssige SAS-beflyvning af Kangerlussuaq, hvorfra der var videretransport med Grønlandsflys Dash-7 til Narsarsuaq.

På baggrund af et generelt ønske om at liberalisere denne del af Rigsfællesskabets indenrigsbeflyvning (i forbindelse med 1997-loven om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde) og et ønske ikke mindst fra grønlandsk side om at få konkurrence på ruten var der i Trafikministeriet og Landsstyret enighed om i 1997 at opfordre interesserede selskaber til at indsende ansøgning om beflyvning af Grønland, således at mindst ét flyselskab befløj Grønland i konkurrence med SAS. Ansøgerne skulle blandt andet opfylde krav om helårsbeflyvning, og såvel Narsarsuaq som Kangerlussuaq skulle beflyves. Grønlandsfly ansøgte som det eneste selskab og blev tildelt rutetilladelser på begge ruter for perioden 30. marts 1998-31. marts 2003 (det havde desuden fået tilladelse til midlertidig beflyvning i et halvt år op til denne periode). Selskabet indsatte i denne forbindelse i 1998 sit første langdistancefly, en Boeing 757-236ER.

Ruten mellem Kangerlussuaq og København blev således fra efteråret 1997 befløjet af begge selskaber, mens Grønlandsfly befløj Narsarsuaq-København alene. Ruten mellem Kangerlussuaq og København er på årsbasis blevet befløjet 3 gange ugentligt af begge selskaber.

Grønlandsflys beflyvning af ruten mellem Kangerlussuaq og København betød i begyndelsen, at passagererne fik flere forskellige dage med afgang at vælge imellem. Dette ændrede sig senere, idet Air Greenland A/S (navneforandring fra Grønlandsfly A/S) valgte at flyve på samme dage som SAS. Denne ændring var motiveret af konkurrencemæssige årsager. Air Greenland indsatte dog ka-

pacitet på de interne ruter, således at Atlantpassagerer med SAS ville være sikret umiddelbar vide-rebefordring også på de dage, hvor Air Greenlands Atlantmaskine fløj.

I foråret 2002 forlød det fra SAS, at selskabet fra foråret 2003 ville indstille sin rute mellem Kangerlussuaq og København, angiveligt af økonomiske årsager. Herefter rettede Air Greenland henvendelse til Grønlands Hjemmestyre, der indstillede til Trafikministeriet, at selskabets basiskoncession blev forlænget fra 2005 til 2012 og rutetilladelserne forlænget fra 2003 til 2007 med henblik på at kunne indgå en længerevarende leasing af en Airbus 330-200 til erstatning for selskabets Boeing 757. Under henvisning til ønsket om at opretholde forsyningssikkerheden imødekom trafikministeren indstillingen. Der er ikke tale om en eneret, og der vil derfor i perioden kunne gives parallel rutetilladelse til andre luftfartsselskaber.

Den 3. september 2002 meddelte SAS officielt, at selskabet allerede fra og med den 26. oktober 2002 og indtil videre ikke ville beflyve Grønland. Air Greenland indsatte i november 2002 selskabets nyerhvervede Airbus 330 på ruten mellem København og Kangerlussuaq. Samtidig fortsatte Air Greenland med at beflyve København-Narsarsuaq med sin Boeing 757.

4. Statistisk beskrivelse af Atlanttrafikken

I perioden 1992-2002 har der været en stigning i det samlede passagertal på Atlantbeflyvningen mellem Grønland og Danmark på 29.635 svarende til en vækst på 42%, og i perioden 1998-2002 på 5.505 svarende til en vækst på 6%, jf. *tabel 1* og *figur 1*. Udviklingen på de to ruter har været uensartet. Kangerlussuaq-ruten var i 1994, 1998 og igen i 2002 ca. 5 gange større end Narsarsuaq-ruten.

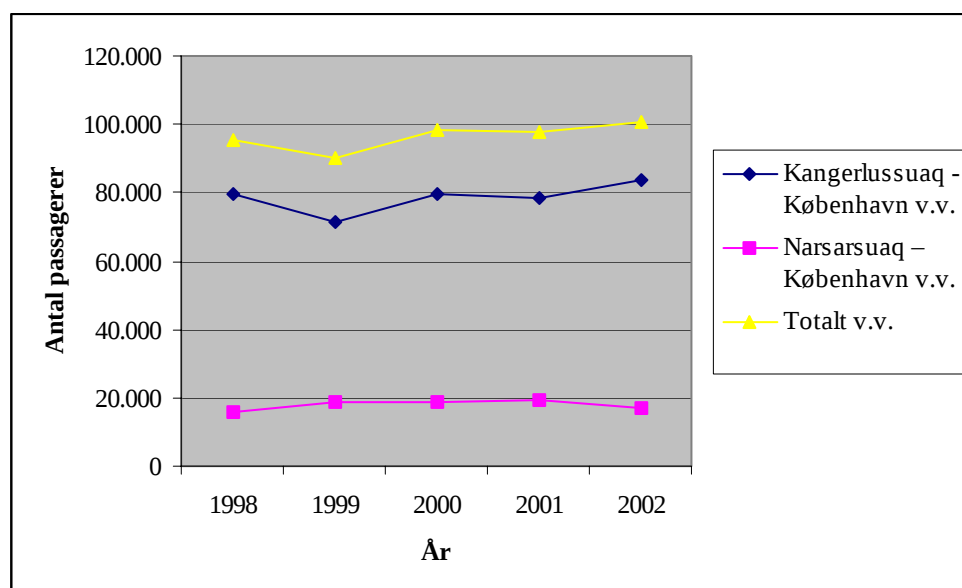
Tabel 1. Passagemængder på Atlantruterne mellem Grønland og Danmark. 1992-2002.

	Kangerlussuaq - København v.v.	Narsarsuaq - København v.v.	Totalt v.v.
1992	55.094	15.980	71.074
1993	55.856	13.682	69.538
1994	60.522	12.706	73.228
1995	62.028	14.175	76.203
1996	60.603	12.246	72.849
1997	78.784	10.150	88.934
1998	79.435	15.769	95.204
1999	71.314	18.867	90.181
2000	79.626	18.492	98.118
2001	78.665	19.060	97.725
2002	83.725	16.984	100.709

Kilde: Mittarfeqarfiit.

Kilde 1995 og 1996: Grønlands Statistik. I tallene for Narsarsuaq-København indgår i hvert af disse to år ca. 7.300 passagerer, der på baggrund af samarbejdsaftale mellem SAS og Grønlandsfly blev fløjet Narsarsuaq-Kangerlussuaq-København v.v.

Figur 1. Passagemængder på Atlantruterne mellem Grønland og Danmark. 1998-2002.



Kilde: Mittarfeqarfiit.

Antallet af enkeltflyvninger er i årene 1999-2002 steget fra 684 til 796 (16%), hvilket har givet en gennemsnitlig passagemængde pr. flyvning på 132 i 1999, 133 i 2000, 130 i 2001 og 127 i 2002. Der har således været tale om et nogenlunde uændret gennemsnitspassagertal på de gennemførte flyvninger, med en svagt faldende tendens.

Det skal bemærkes, at fordelingen af passagererne på billettyper ikke fremgår, hvorfor den uændrede passagerbelægning ikke nødvendigvis er udtryk for en uændret økonomisk dækning på ruterne.

Det er desuden vigtigt at bemærke, at Atlantrafikken er fordelt meget skævt over sæsonerne, idet omkring 40% af passagererne rejser i de tre sommer måneder juni, juli og august.

På ruten Narsarsuaq-København, der siden 1997 alene er blevet befløjet af Air Greenland med en B 757, er antallet af flyvninger steget fra 140 i 1998, 148 i 1999, 152 i 2000 til 156 i 2001 og derefter faldet til 138 i 2002, eller i alt 734 flyvninger med i alt 89.172 passagerer, svarende til et gennemsnit på 122 passagerer pr. flyvning, jf. tabel 2.

Tabel 2. Udviklingen i trafikken på Narsarsuaq-ruten. 1998-2002.

	Passagerer	Flyvninger	Passagerer pr flyvning
1998	15.769	140	113
1999	18.867	148	128
2000	18.492	152	122
2001	19.060	156	122
2002	16.984	138	123

Kilde: Mittarfeqarfiit.

På ruten Kangerlussuaq–København, der i årene 1997-2002 er blevet befløjet af både Air Greenland og SAS i en stadig skarpere konkurrence (med henholdsvis B 757/A330 og B 767), har den samlede passagermængde for årene 1999–2002 været 313.330, fordelt på 2.376 flyvninger, svarende til 132 passagerer pr. flyvning.

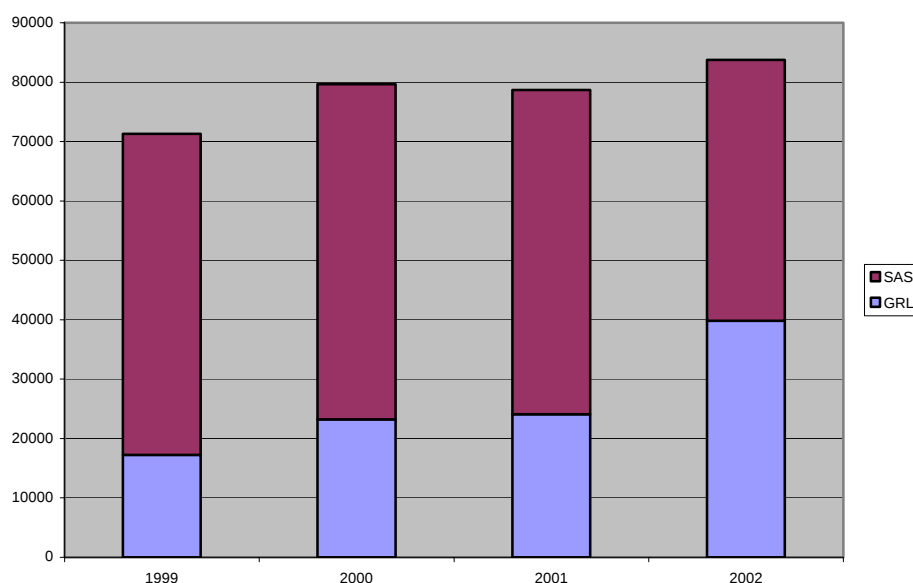
Fordelingen mellem de to selskaber på Kangerlussuaq–København-ruten fremgår af *tabel 3* og *figur 2*.

Tabel 3. Passagerer og flyvninger på ruten Kangerlussuaq–København. 1999-2002.

	SAS			Air Greenland		
	Passagerer	Flyvninger	Pax/flyvning	Passagerer	Flyvninger	Pax/flyvning
1999	54.091	387	140	17.223	149	116
2000	56.419	367	154	23.207	219	106
2001	54.576	358	148	24.089	228	106
2002	43.923	336	131	39.802	322	124

Kilde: Mittarfeqarfiit.

Figur 2. Passagerudviklingen på ruten Kangerlussuaq-København. 1999-2002.



Kilde: Mittarfeqarfiit.

I forhold til Narsarsuaq-ruten, hvor Air Greenland siden 1997 har haft en monopollignende status, har Air Greenland til og med 2001 haft et tydeligt mindre gennemsnitligt antal passagerer på sit fly på Kangerlussuaq-ruten, hvor passagererne har haft en valgmulighed mellem de to selskaber Air Greenland og SAS, og opgjort på årsbasis (1999–2001) ses den skærpede konkurrence selskaberne imellem således ikke at have flyttet væsentligt på markedsandelene. I 2002, hvor SAS trak sig ud af beflyvningen, og hvor frekvensen på Narsarsuaq-ruten faldt markant i forhold til året før, opnåede Air Greenland samme gennemsnitlige belægning på sine to ruter.

Betragtes de enkelte kvartaler af 2001 - i hvilket år konkurrencen for alvor tog fat - og af 2002, ser billedet imidlertid noget anderledes ud, jf. tabel 4 og tabel 5 samt figur 3.

Tabel 4. Passagerer og flyvninger på ruten Kangerlussuaq-København. 2001.

	SAS			Air Greenland			Air G.
	Passagerer	Flyvninger	Pax/flyvning	Passagerer	Flyvninger	Pax/flyvning	Markedsandel
1. kvartal	10.254	72	142	4.433	54	82	30 %
2. kvartal	14.059	92	153	6.128	54	113	30 %
3. kvartal	21.994	132	167	7.639	52	147	26 %
4. kvartal	8.269	72	115	5.889	68	87	42 %

Kilde: Mittarfeqarfiit.

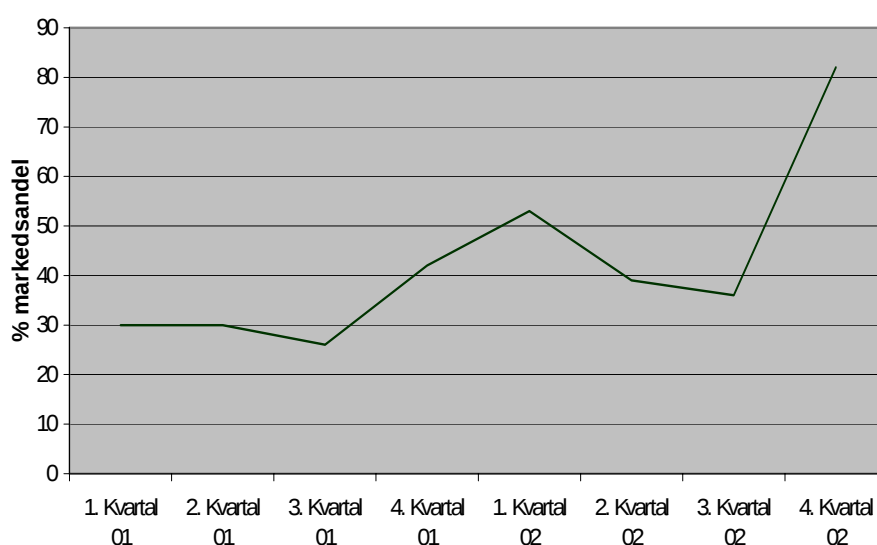
Tabel 5. Passagerer og flyvninger på ruten Kangerlussuaq-København. 2002.

	SAS			Air Greenland			Air G.
	Passagerer	Flyvninger	Pax/flyvning	Passagerer	Flyvninger	Pax/flyvning	Markedsandel
1. kvartal	7.401	76	97	8.383	84	100	53 %
2. kvartal	13.014	100	130	8.279	62	134	39 %
3. kvartal	21.695	142	153	11.984	90	133	36 %
4. kvartal	2.430	24	102	11.156	84	133	82 %

Kilde: Mittarfeqarfiit.

Anm.: I 4. kv. 2002 fløj SAS kun i én måned.

Figur 3. Air Greenlands markedsandel på ruten Kangerlussuaq-København. 2001-2002.



Kilde: Mittarfeqarfiit.

Fra at have ligget på en fast markedsandel på omkring 30% af passagererne forøgede Air Greenland i 4. kvartal af 2001 mærkbart sin markedsandel til 42% - en stigning, der blev videreført i 1. kvartal af 2002, hvor selskabet nåede op på 53% og dermed var det største selskab på ruten. Også i det gennemsnitlige antal passagerer pr. flyvning skete der i den samme periode et skift, da Air Greenland, på trods af en mindre sædekapaletet pr. flyvning end SAS, havde flere passagerer med på hver flyvning.

Air Greenland var ikke, med sin mindre maskine, i stand til at bevare rollen som største selskab på ruten i 2. og 3. kvartal 2002, men formåede at fastholde en jævn gennemsnitlig belægning på 133 passagerer, hvilket var et markant højere niveau, end selskabet havde haft i de forudgående år.

På ruterne mellem Østgrønland og Island var der i 2002 6.416 afrejsende passagerer fra Kulusuk til Island (heraf 77% i de tre sommermåneder) og 673 fra Nerlerit Inaat. Men det vides ikke, hvor

mange af disse passagerer, der rejste videre til Danmark. Tallene er som nævnt alene afrejsende, og de omfatter både rute-, charter- og privatflyvning.

På fragtområdet transporteres der ca. 1,5 mio. kg fra Danmark til Kangerlussuaq om året (og ca. 0,1 mio. kg den modsatte vej), jf. *tabel 6*. Langt det meste af dette transportarbejde (85–90 %) er blevet varetaget af SAS - også ind i 2002, frem til SAS stoppede sin beflyvning. Fragten har således ikke været påvirket af den skærpede konkurrence selskaberne imellem.

Tabel 6. Ankomne fragt- og postmængder på ruten til Kangerlussuaq fra København fordelt på selskaberne.

Kg	SAS				Air Greenland			
	Fragt		Post		Fragt		Post	
	I alt	Pr. fly	I alt	Pr. fly	I alt	Pr. fly	I alt	Pr. fly
1999	1.311.166	6.759	417.561	2.152	109.135	1.436	151.788	1.997
2000	1.417.627	7.746	398.539	2.177	254.116	2.172	233.105	1.993
2001	1.290.990	7.016	358.312	1.947	181.980	1.596	220.636	1.935
2002	1.231.796	7.332	170.525	1.015	295.815	1.838	308.338	1.915

Kilde: Mittarfeqarfiit

Anm.: Fragtmængderne over Narsarsuaq var gennem hele perioden væsentligt mindre end over Kangerlussuaq. For årene 1999-2002 udgjorde de således: 1999: 113.530 kg, 2000: 182.661 kg, 2001: 188.541 kg og 2002: 157.634 kg (sidstnævnte svarende til 11% af de totale fragtmængder i 2002).

5. Sammenhængen mellem Atlantbeflyvning og intern beflyvning

Atlantbeflyvningen er koncentreret om Kangerlussuaq på Vestkysten og Narsarsuaq i Sydgrønland. Kangerlussuaq fungerer i kraft af sin centrale placering og høje regularitet som Grønlands primære Atlantlufthavn og knudepunkt for indenrigsbeflyvningen. Således går praktisk taget al indenrigsbeflyvning mellem Nord- og Sydgrønland over Kangerlussuaq.

Af *tabel 7* fremgår det, at det samlede antal Atlantpassagerer i 2002 var ca. 100.000, hvoraf ca. 17.000 fløj via Narsarsuaq og godt 83.000 via Kangerlussuaq. Næsten samtlige Atlantpassagerer skal til/fra andre grønlandske destinationer med fly i "feedertrafik" (dette gælder især Kangerlussuaq). Disse ca. 100.000 Atlantpassagerer skal ses i relation til det samlede antal rent lokale passagerer på de interne ruter, der som det fremgår af tabellen var ca. 55.000. Således tegner mængden af passagerer i feedertrafikken til/fra Danmarksmaskinerne sig for henved 65% af det samlede antal passagerer på omkring 155.000, som befordres med fly på de interne ruter i Grønland. I denne forbindelse er det værd at bemærke sig, at langt størstedelen, omkring 70%, af Atlantpassagererne, der rejser via Kangerlussuaq, skal til/fra Nuuk (Midtgrønland), jf. tabellens pct.-fordeling af passagererne. Samtlige passagerer, der rejser via Narsarsuaq, skal til/fra Sydgrønland.

Tabel 7. Sammenhæng mellem Atlant- og intern beflyvning. 1998-2002.

	1998	1999	2000	2001	2002
Lokale indenrigspassagerer ¹	56.239	63.903	68.379	55.255	54.628
Narsarsuaq – København v.v. ²	15.769	18.867	18.492	19.060	16.984
Kangerlussuaq – København v.v. ²	79.435	71.314	79.626	78.665	83.725
Heraf til/fra Disko-regionen og Nordgrønland	28,9%	28,5%	27,7%	28,0%	24,7%
Heraf til/fra Midtgrønland	69,6%	70,3%	70,3%	69,8%	73,3%
Heraf til/fra Østkysten	0,5%	0,6%	1,5%	1,6%	1,5%
Heraf til/fra Sydgrønland	1,0%	0,6%	0,6%	0,6%	0,4%
Atlant- og lokale indenrigspassagerer i alt	151.443	154.084	166.497	152.980	155.337

1) Estimeret ud fra en såkaldt on/off-statistik, baseret på Air Greenland A/S' billetaftregningssystem.

2) Taget fra tabel 1: Passagermængder på Atlantruterne mellem Grønland og Danmark, 1998-2002.

Danmarksmaskinerne lander/afgår traditionelt i/fra Kangerlussuaq om formiddagen fire gange ugentligt. Følgelig er indenrigsbeflyvningen organiseret således, at der om formiddagen flyves passagerer fra de øvrige lufthavne på Vestkysten ind til Kangerlussuaq. På tilsvarende vis afgår indenrigsflyene fra Kangerlussuaq til byerne om eftermiddagen. Dette gør det muligt at betjene indenrigspassagererne samtidig med, at udenrigspassagerer kan feedes til og fra Danmarksmaskinen. Således har størstedelen af byerne på Vestkysten sammedagsforbindelse med Danmark.

For udenrigspassagerer til og fra Upernavik og Qaanaaq er en overnatning i Ilulissat dog påkrævet. Dette skyldes primært, at det på grund af de meget store afstande ikke er muligt at tilpasse beflyvningen af disse destinationer med det øvrige beflyvningsmønster. For passagerer fra Østkysten gælder det tilsvarende, at en overnatning er påkrævet for at komme med Atlantmaskinen fra Kangerlussuaq til Danmark. Igen er der tale om, at det på grund af de store afstande ikke er muligt at tilpasse beflyvningen af disse destinationer med Danmarksmaskinens afgang om formiddagen.

Mens Kangerlussuaq udgør et flytrafikalt knudepunkt for byerne på øst- og vestkysten, er Narsarsuaq det flytrafikale knudepunkt for Sydgrønland. Dette relaterer sig både til Atlant- og indenrigsbeflyvningen og skal ses i sammenhæng med, at Narsarsuaq er den eneste lufthavn i Sydgrønland, som kan modtage fastvingede fly. De øvrige byer betjenes med helikopter. Således skal alle passagerer til byerne i Sydgrønland via Narsarsuaq. Uden for højsæsonen beflyves Narsarsuaq én gang ugentligt af en Danmarksmaskine, mens der i højsæsonen kan være tale om ekstra beflyvninger.

For Nanortalik, Narsaq og Qaqortoq gælder det, at de har sammedagsforbindelse til Danmark, mens det for passagerer fra Paamiut og Ivittuut er påkrævet at foretage en overnatning. Idet Sydgrønland uden for højsæsonen kun beflyves én gang ugentligt med Danmarksmaskinen, kan det være aktuelt at flyve via Kangerlussuaq til Danmark. For sådanne beflyvninger gælder det, at det ikke er muligt at opnå sammedagsforbindelse.

Beflyvningen mellem Island og Grønland udgår fra Kulusuk og Nerlerit Inaat på Østkysten. Disse indgår i et beflyvningsmønster med Reykjavik og omfatter to ugentlige direkte forbindelser mellem hver af de to grønlandske destinationer og Reykjavik. I forbindelse hermed er der sammedagsforbindelse begge veje mellem Nuuk/Kangerlussuaq, Kulusuk/Nerlerit Inaat og Reykjavik.

Hjemmestyret har for 2003-2005 indgået aftale med Trafikministeriet i Island og Air Iceland om støtte til genoptagelse af sommerflyvninger mellem Island og Sydgrønland. Der er således gennemført eller planlagt flyvninger mellem Reykjavik og Narsarsuaq i perioderne 24. juni-29. august 2003, 15. juni-3. september 2004 og 15. juni-3. september 2005. Air Iceland foretager 2 ugentlige flyvninger på ruten med et fly af typen BAe 146 (ca. 80 sæder) eller et andet fly med minimum samme kapacitet. Ruten skal styrke det erhvervsmæssige samkvem mellem Island og Grønland og etableres med økonomisk støtte fra de to parter. For Grønlands vedkommende vil et styrket samkvem ifølge Hjemmestyret være afgørende medvirkende til udviklingen af turismen i Sydgrønland.

6. Regelgrundlaget for flytrafikken til/fra Grønland

Generelt

Luftfartsloven, lovbekg. nr. 543 af 13. juni 2001, gælder for Grønland, medmindre der specifikt er gjort undtagelse herom, enten i luftfartslovgivningen eller i henhold til anden særlig lovgivning. Den flyvning, der foregår mellem Danmark og Grønland – og i Grønland internt – er indenrigsflyvning efter luftfartsloven. Flyvning mellem Grønland og andre lande er international flyvning. Da Grønland ikke er medlem af EU og ikke på anden måde tilsluttet EU's luftfartsbestemmelser, er ingen flyvning i forbindelse med Grønland at betragte som flyvning inden for EU.

Tilladelse til at drive regelmæssig luftfartsvirksomhed i erhvervsmæssigt øjemed (rute-flyvning) over dansk område, og dermed også over Grønland, gives af trafikministeren efter luftfartslovens § 75. Dette gælder også for anden erhvervsmæssig luftfartsvirksomhed (eksempelvis charterflyvning) over området, medmindre trafikministeren træffer anden bestemmelse herom, hvilket da vil fremgå af Bestemmelser om Civil Luftfart (BL'er), der udstedes af Statens Luftfartsvæsen.

Tilladelse til befordring af passagerer, gods og post mellem steder inden for riget fordrer, at ansøgeren opfylder luftfartslovens vilkår for registrering af luftfartøj i Danmark. Luftfartsselskaber, som har hjemsted i Grønland, er således også omfattet heraf, og der sondres i luftfartslovgivningen vedr. registrering ikke mellem "danske" og "grønlandske" selskaber.

Air Greenland kan ikke opnå EU-licens, da licensforordningens krav til placering af selskabets hovedvirksomhed og hovedkontor/hjemsted i retlig henseende ikke er opfyldt.

Ønsker et luftfartsselskab at påbegynde flyvning på en konkret rute, fordrer dette tilladelse efter luftfartslovens § 75, og tilladelsen gives tidsbestemt, ligesom den gøres afhængig af de særlige vilkår, som efter en konkret bedømmelse skønnes påkrævet. Sådanne særlige vilkår kan være godkendelse af priser og trafikprogrammer.

Der har siden 1997 været etableret en samrådsprocedure mellem Grønlands Hjemmestyre og Trafikministeriet om behandling af ansøgninger om udstedelse af rutetilladelser og prisfastsættelse for flyvning mellem Danmark og Grønland.

Koncessioner og rutetilladelser

SAS, der indtil 25. oktober 2002 udførte rutetrafik til Grønland, fik i 1994 erstattet sin koncession til regelmæssig luftfart med en licens i henhold til EF's 3. luftfartspakke.

Som led i liberaliseringen af luftfartspolitikken i forbindelse med lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde i 1997 bortfaldt den resterende fortrinsret for SAS til indenrigsflyvning.

Selskabet har således ikke længere fortrinsret til trafikering af Grønlandsruterne, ligesom selskabet heller ikke har pligt til at beflyve Grønland. I forbindelse med selskabets indstilling af beflyvningen af Grønlandsruten ultimo oktober 2002 påpegede Trafikministeriet skriftligt over for SAS, at selskabets licens ikke i sig selv giver adgang til specifikke ruter eller markeder, og at det således vil kræve tilladelse, hvis selskabet på et tidspunkt måtte ønske at genoptage beflyvningen.

Grønlandsfly A/S fik i 1992 en ny basiskoncession, som gælder frem til 30. september 2005. Selskabet, der i 2002 ændrede navn til Air Greenland A/S, har i 2002 fået tilsagn om forlængelse af denne basiskoncession frem til 30. november 2012.

Der er på grundlag af basiskoncessionen udstedt et antal konkrete tilladelser til beflyvning af såvel ruter mellem Danmark og Grønland som internationale ruter. Air Greenland A/S har således rutetilladelser til ruterne Kangerlussuaq-København v.v. og Narsarsuaq-København v.v. for perioden indtil 31. oktober 2007. Det er anført i rutetilladelserne, at de er uden præjudice for beflyvningen efter udløbstidspunktet, og at der ikke er tale om en eneret, hvorfor der i den angivne periode kan gives parallelle rutetilladelser til andre selskaber. Basiskoncessionen giver umiddelbart selskabet adgang til at udføre charterflyvning og rute-flyvning internt i Grønland.

Herudover har selskabet indtil 30. september 2006 dansk rutetilladelse til ni ruter mellem Grønland og Island/Canada; disse tilladelser udnyttes p.t. ikke.

Sager om den interne beflyvning i Grønland

Kompetencen med hensyn til afgørelse af sager om den interne beflyvning i Grønland, herunder rutetilladelser, fartplaner og takster, er af Trafikministeriet delegeret til Grønlands Hjemmestyre. Denne delegation omfatter dog ikke sager vedrørende den interne beflyvning, der har eller kan have betydning for Atlantruterne mellem Grønland og Danmark (feeder-flyvninger), idet sådanne spørgsmål på parternes foranledning vil kunne behandles efter den gældende samrådsprocedure.

Den bilaterale luftfartsaftale med Island

Beflyvningen mellem Grønland og Island reguleres af den bilaterale aftale mellem Danmark og Island fra 1950. Ifølge aftalen kan hver part udpege mere end ét selskab til at beflyve ruten (multiple designation), og den har traditionel ejerskabsklausul. Beflyvningen mellem Danmark og Island reguleres af EU/EØS-bestemmelserne.

Rutelisten i den bilaterale luftfartsaftale giver de udpegede selskaber ret til at beflyve bl.a. den direkte rute København-Reykjavik. For dansk udpegede selskaber - men ikke for islandske - tilføjes, at ruten "kan udstrækkes til Grønland".

Det må i udgangspunktet antages, at det betyder, at danske (herunder grønlandske) selskaber på en gennemgående rute via Island frit kan medtage passagerer såvel mellem Danmark og Grønland som mellem Island og Grønland.

Rutelisten indeholder derimod ingen lokalruter mellem Island og Grønland. Der er imidlertid gennem årene udført rutetrafik af grønlandske og islandske selskaber på et lille antal ruter, baseret på løbende godkendelser fra myndighederne i Danmark og Island af halvårlige trafikprogrammer. Der er desuden i et vist omfang udført charterflyvning med turister om sommeren.

Da luftfartsselskaber hjemmehørende i Grønland ikke er EU/EØS-selskaber, har disse selskaber ikke uden videre adgang til at transportere lokalpassagerer mellem Island og Danmark. Air Greenland befløj i sommeren 2003 ruten Akureyri-København på midlertidige tilladelser.

Der blev afholdt bilaterale luftfartsforhandlinger med Island i 1992 og 1994, fordi Island ønskede en meget åben aftale, som skulle omfatte Danmark og Grønland. For Danmarks vedkommende blev dette løst ved EØS-aftalen, mens en ændring af aftalen vedr. Grønland blev udskudt, idet Danmark ønskede at afvente en intern grønlandsk trafikudredning og senere resultatet af en samarbejdsaftale mellem SAS og Grønlandsfly. For at give selskaberne mere sikkerhed for deres beflyvning mellem Island og Grønland blev man i 1994 enige om en ordning, hvorefter det daværende niveau skulle

opretholdes i foreløbig to år. I juni 2003 afholdtes der på islandsk anmodning på ny møde mellem myndighederne om beflyvningen mellem Island og Grønland.

Den bilaterale aftale med Canada

Beflyvningen mellem Danmark og Canada reguleres af den bilaterale aftale paraferet i 1989 (samt visse ændringer paraferet i 1997) som afløsning for aftalen fra 1949 og efter fælles aftale anvendt i praksis i det omfang, det er muligt efter national lov.

Vedr. Grønland findes følgende tekst i et Memorandum til 1989-aftalen:

"The Agreement between the Government of Denmark and the Government of Canada does not include routes between points in Greenland and points in Canada which shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties".

Myndighederne i Danmark og Canada har gennem nogle år på trafikprogrambasis godkendt et par ruter mellem Grønland og Canada: ruterne mellem Nuuk/Kangerlussuaq og Frobisher Bay (Iqaluit), hvorfra der var forbindelse til Montreal-området. Ruterne har primært været befløjet af det canadiske First Air i kommercielt samarbejde med Grønlandsfly. I november 2001 indstilledes beflyvningen imidlertid, idet den ifølge selskaberne ikke var lønsom. P.t. er der således kun flyvning i meget begrænset omfang mellem Grønland og Canada i form af ad hoc-charterflyvning.

Billetpriser

Indtil marts 2003 var billetpriserne (prisniveauer og -regler) mellem Grønland og Danmark undergivet myndighedsgodkendelse (trafikministeren efter samråd med Hjemmestyret). Der er fra det tidspunkt etableret et "maksimalprissystem" med myndighedsgodkendelse alene af de dyreste billettyper.

Billetpriser for de interne grønlandske ruter bestemmes frit af selskaberne på de konkurrenceudsatte ruter og er fastsat i servicekontrakter for de øvrige ruter.

Der har med få undtagelser aldrig været udbudt gennemgangspriser mellem grønlandske kystbyer og Danmark via Kangerlussuaq/Narsarsuaq. Den samlede pris består i stedet af summen af de to sektorpriser. Hvis et selskab (eller to selskaber i samarbejde) ønsker at udbyde gennemgangspriser, skal disse godkendes i henhold til det gældende "maksimalprissystem".

Billetpriser mellem Grønland og Island/Canada skal godkendes af de danske og de islandske/canadiske myndigheder. Billetpriser mellem Island og Danmark er undergivet den frie prissætning i EU/EØS.

Passagercharter- og fragtflyvning

For charterflyvning mellem Grønland og udlandet gælder Statens Luftfartsvæsens Bestemmelser for civil luftfart: BL 10-1, Bestemmelser om charterflyvning og taxaflyvning til/fra Danmark.

Charterflyvning mellem Danmark og Grønland er ikke-EU-flyvning og kan i princippet udføres efter samme Bestemmelser.

Hvad angår fragtflyvning er der administrativt gennemført en ordning, hvorefter der frit kan flyves med fragt, herunder post, mellem Danmark og Grønland. Dette er i de senere år kun udnyttet i meget begrænset omfang i forbindelse med ad hoc-fragtflyvninger.

7. Generelle bemærkninger om graden af luftfartspolitisk regulering af trafikken til/fra og i Grønland

Indledningsvis skal oplyses, at Hjemmestyret på tidspunktet for nedsættelsen af arbejdsgruppen havde følgende trafikpolitiske målsætninger:

- At billiggøre flytransporten til/fra og internt i Grønland for brugerne/de rejsende.
- At opretholde en rimelig kapacitet og frekvens i flytrafiksystemet set i forhold til efterspørgslen.
- At optimere Hjemmestyrets tilskud til flytrafiksystemet. Dette gælder både tilskud til lufthavnsvæsen og betaling til flyselskaber for servicekontrakter til trafiksvage ruter.

Hjemmestyret gennemførte i 2001 et omfattende analyseprogram vedrørende udbygning og effektivisering af det grønlandske trafiksystem. Analyserne omfattede primært økonomiske og operationelle analyser i forbindelse med udbygningen af den grønlandske infrastruktur for flytrafik.

Projekterne og analyserne blev drøftet på Landstingets efterårssamling i 2001 og på forårssamlingen i 2002. Desuden blev der afholdt et Trafikseminar i vinteren 2002 med henblik på at høre de involverede parter omkring de foreslåede ændringer og forbedringer i flytrafiksystemet.

Med baggrund i analyserne og det efterfølgende trafikseminar blev der af Direktoratet udarbejdet en redegørelse om Grønlands trafikstruktur, som først og fremmest peger på det nødvendige i, at landingsbanerne i Nuuk og Ilulissat forlænges til 1199 meter. Dette projekt kan blandt andet muliggøre en modernisering af Grønlands interne flyflåde. På nuværende tidspunkt udgør Air Greenlands Dash 7-fly fundamentet i den interne beflyvning af Grønland, men de står over for at skulle udskiftes inden for en årrække.

Der er endnu ikke truffet nogen formel beslutning vedr. landingsbanernes udvidelser, som blev projekteret med midler på finanslov 2003. Spørgsmålet om den generelle lufthavnsstruktur forventes drøftet på efterårssamlingen 2004.

Den luftfartspolitiske regulering

Beflyvningen mellem Danmark og Grønland samt beflyvningen internt i Grønland er af vital betydning for det grønlandske samfund. Der er samtidig tale om flyvning under vanskelige fysiske og klimatiske forhold med relativt små passager- og fragtmængder.

Hovedinteressen fra grønlandsk side er overordnet set forsyningssikkerheden. I forbindelse hermed ønsker man at sikre sammenhængen mellem de interne feederruter og Atlantrafikken. Desuden ønsker man, at transporten sker til rimelige priser.

De luftfartspolitiske vilkår for beflyvningen har derfor som hovedregel været stærkt reguleret af myndighederne.

I de senere år er der imidlertid sket en vis liberalisering, hvorved der er blevet lejlighed til at gøre erfaring med mere frie systemer.

Hvad angår Atlantbeflyvningen – som er hovedemnet for denne rapport – blev der som led i liberaliseringen af luftfartspolitikken i forbindelse med lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde i 1997 ført drøftelser mellem Danmark og Grønland om den fremtidige ordning vedrørende denne beflyvning. Der blev herefter – nærmere herom nedenfor – gennemført en interessetilkendegivelse, og beflyvningen parallelt med SAS blev som resultat heraf overdraget Grønlandsfly for en femårig periode. Det kunne konstateres, at udbuddet og servicen blev forbedret, men at der ikke skete den store bevægelse i billetpriserne. Konkurrencen mellem de to selskaber førte til, at SAS valgte at trække sig helt ud af beflyvningen af Grønland fra efteråret 2002 med henvisning til, at der ikke var økonomisk grundlag for at fortsætte.

Hvad angår den interne trafik traf Hjemmestyret beslutning om at indgå servicekontrakter på ikke lønsomme ruter, mens der blev givet fri konkurrence på resten. Det kan konstateres, at der ikke er blevet etableret nogen former for konkurrerende rutebelyvning her, men tværtimod er sket stigninger i billetpriserne (jf. afsnittet "Frigivelsen af de interne ruter 1998-2001" i slutningen af kapitel 8 i denne rapport).

Som led i en vurdering af de fremtidige rammebetingelser for beflyvning af Grønland er det derfor naturligt at holde sig spørgsmålet om graden af luftfartspolitisk regulering fra myndighedsside for

øje, herunder spørgsmålet om sikring af sammenhængen mellem Atlantbeflyvningen og den interne grønlandske feederflyvning.

Reguleringen af Atlantbeflyvningen kan ske over en skala fra et helt frit system til et tæt reguleret system.

I et helt frit system kan alle danske og grønlandske selskaber udføre trafik, alene med rent teknisk/sikkerhedsmæssige krav fra myndighederne. Et sådant system – der i princippet vil svare til systemet i EU's indre luftfartsmarked – har aldrig været anvendt for Grønlandsruterne og synes heller ikke at ville kunne opfylde de opstillede krav til forsyningssikkerhed og rutesammenhæng, mens der muligvis i perioder ville kunne opnås meget lave priser. Som følge af de store afstande, vanskelige fysiske forhold og ret beskedne passagemængder vil helt fri konkurrence let kunne føre til, at et enkelt selskab står tilbage og hurtigt vil udvise sædvanlig monopolistisk adfærd, ikke mindst hvad priserne angår.

I den anden ende af skalaen for regulering har man tidligere haft et meget stramt reguleret system for Atlantflyvningen, hvor kun ét selskab fløj.

På baggrund af den almindelige liberaliseringsbølge inden for luftfarten og et ønske ikke mindst fra grønlandsk side om at få konkurrence på ruten besluttede trafikministeren og det grønlandske landstyredelem i 1997, at interesserede selskaber skulle opfordres til at indsende ansøgning om beflyvning af Grønland, således at mindst ét flyselskab befløj Grønland i konkurrence med SAS.

Trafikministeriet skrev herefter til 11 danske og grønlandske selskaber (navnene er anført i scenario 1 nedenfor). Ansøgningen skulle dække 3-5 år, skulle omfatte såvel passagerer som fragt og post, skulle omfatte helårsbeflyvning (evt. med variation i udbuddet mellem sæsonerne) og skulle omfatte beflyvning af såvel Kangerlussuaq som Narsarsuaq. Selskaberne skulle angive, hvilke frekvenser og hvilken kapacitet, de ville tilbyde – konkrete frekvensønsker fra Grønlands Hjemmestyre var anført, men ikke som krav. Ansøgningerne skulle desuden oplyse om billettyper og -priser, idet der som minimum skulle udbydes rabatterede billetter til visse nærmere specificerede kategorier af rejsende. Der blev stillet krav om, at annoncering i flyene, herunder navnlig vedr. sikkerhed, skulle kunne foretages på både grønlandsk og dansk.

Grønlandsfly ansøgte som eneste selskab og blev tildelt rutetilladelser på begge ruter for perioden 30. marts 1998-31. marts 2003. Herefter befløj to selskaber Grønland i fem år. Efter at det første selskab har indstillet beflyvningen, er der nu på ny kun ét selskab i Atlantflyvningen.

Den beskrevne runde med interessetilkendegivelser er et eksempel på, at man fra politisk side ikke ønskede at lægge sig fast på en af de to yderpunkter på reguleringsskalaen. Man valgte derfor en mellemvej – her en form for udbud. (I det følgende vil ordet "udbud" blive brugt generelt).

Ved gennemførelse af udbud kan myndighederne afsøge markedet for selskaber, der er interesseret i beflyvning på de politisk fastsatte betingelser. Processen kan gentages med nogle års mellemrum. Jo strengere krav, der stilles i udbuddet – eksempelvis vedrørende back-up i tilfælde af tekniske problemer – desto færre luftfartsselskaber vil ønske at byde. Denne tendens vil dog kunne modvirkes i det omfang, der fra Hjemmestyrets side stilles en vis økonomisk kompensation i udsigt.

Der er flere muligheder for kravspecifikationer end de ovenfor nævnte. I grønlandsk sammenhæng er det vigtigt at pege på spørgsmålet om sammenhængen mellem Atlantbeflyvningen og den interne beflyvning. Især hvis der som resultat af et udbud kan blive tale om forskellige operatører på de to sektorer, bør det nøje overvejes, hvorvidt og i hvilket omfang der skal stilles krav om at sikre denne sammenhæng. Hvis man ønsker fuld sikkerhed, vil det i realiteten ikke være nok at stille krav til Atlantoperatøren, idet den interne operatør vil kunne stille uacceptable betingelser for et samarbejde. Det kan i denne forbindelse nævnes, at der ikke blev stillet krav om sammenhæng i beflyvningen ved udbuddet i 1997.

Til illustration af et formaliseret udbudssystem kan nævnes, at der inden for EU i medfør af EU's luftfartspolitik er en vis adgang for medlemslandene til at indføre "forpligtelse til offentlig tjeneste" (der ofte betegnes ved den engelske forkortelse PSO). Herved forstås et luftfartsselskabs forpligtelse til at sikre driften i overensstemmelse med sådanne fastsatte krav med hensyn til kontinuitet, regelmæssighed, kapacitet og prisfastsættelse, som selskabet ikke ville have påtaget sig, hvis det alene skulle tilgodese sine kommercielle interesser.

En medlemsstat kan alene efter konsultationer med de øvrige berørte medlemsstater og efter orientering af Kommissionen og de øvrige luftfartsselskaber på ruten indføre PSO. Dette gælder rute-flyvning til en lufthavn i et yderområde eller et udviklingsområde på dens område eller på en rute med ringe trafik til en regional lufthavn på dens område, hvis ruten betragtes som vital for den økonomiske udvikling i det område, i det omfang det er nødvendigt for at sikre passende ruteflyvning. Beslutningen skal offentliggøres i detaljer i EU-tidende (ruter, frekvenser, flystørrelser, priser mv.). Det er medlemsstaten, der afgør om ruteflyvningen er passende, men dette skal ske ud fra objektive kriterier, som kan efterprøves af Kommissionen og Domstolen.

Hvis intet luftfartsselskab påbegynder beflyvning i overensstemmelse med den besluttede PSO, kan medlemsstaten gå et skridt videre og begrænse adgangen til ruten til ét selskab i indtil tre år, hvorefter situationen skal vurderes på ny.

Retten for et selskab til at drive en sådan flyvning skal udbydes i offentligt udbud, enten for en rute eller for et rutenet, til alle EU-luftfartsselskaber. Udvalget blandt budene skal ske på et objektive og gennemsigtigt grundlag, således at ligebehandling sikres. Alene under denne forudsætning kan en medlemsstat yde et luftfartsselskab godtgørelse for udgifterne til selskabets opfyldelse af de

krav, der er knyttet til denne PSO, idet der skal tages hensyn til udgifter og indtægter i forbindelse med ydelsen.

8. Scenarier for beflyvningen af Atlantruterne fra og med 2004

Til belysning af de fremtidige muligheder for Atlantbeflyvningen har arbejdsgruppen valgt at udarbejde et antal scenarier som eksempler. Der er så vidt muligt angivet de sandsynlige konsekvenser for billetpriser, forsyningssikkerhed m.v., idet det samtidig påpeges, at der i forbindelse med udbud vil kunne fastsættes bestemte krav hertil, jf. ovenfor.

Nogle af disse scenarier vil først kunne realiseres efter 2007, idet Air Greenland som tidligere beskrevet har rutetilladelse til de to Atlantruter indtil 31. oktober 2007. Selskabet er dog ikke pålagt trafikpligt. Der er desuden ikke tale om en eneret, hvorfor der i perioden indtil 2007 vil kunne gives parallel rutetilladelse til andre luftfartsselskaber på en rute eller ruterne efter konkret beslutning herom. Muligheden herfor omtales under de enkelte scenarier.

Der anvendes i scenarierne generelt ordet "udbud" for interessetilkendegivelse/udbud, jf. beskrivelsen i kapitel 7.

Der er 7 scenarier:

- Scenario 0: Den nuværende situation
- Scenario 1, 2, 3 og 4: Kombinationer med tilladelse til ét eller to selskaber
- Scenario 5: Trafik til/fra Sydgrønland føres via Island (evt. al trafik føres via Island)
- Scenario 6: Ét selskab tilladelse over Atlanten og ét selskab tilladelse til feederflyvninger.

Scenario 0): Den nuværende situation (dvs. foreløbig ét selskab, Air Greenland, med tilladelse til begge ruter)

Dette scenario vil indtil videre svare til den faktiske situation siden 28. oktober 2002.

Som beskrevet i kapitel 3 kom Air Greenland (dengang Grønlandsfly) ind på Atlantruten i 1997 med baggrund i et politisk ønske om at få konkurrence på ruten. Med SAS-rutens ophør udføres Atlantbeflyvningen fra oktober 2002 kun af ét selskab: Air Greenland, der har rutetilladelse, men ikke

eneret, til de to ruter Kangerlussuaq-København og Narsarsuaq-København for perioden indtil 31. oktober 2007. Senest på det tidspunkt skal der være taget stilling til beflyvningen derefter.

Air Greenland planlægger i den nævnte periode at beflyve Kangerlussuaq 4 gange om ugen (5-6 gange om ugen i nogle sommermåneder) med selskabets leasede A330. Første leasingperiode er efter det oplyste på 5 år og udløber 31. oktober 2007.

I vintersæsonen 2003/2004 er desuden Narsarsuaq, der ikke kan beflyves med A330, blevet befløjet 1 gang om ugen med selskabets leasede B757, der er mindre, og i sommersæsonen 2004 udføres beflyvning 1-3 gange om ugen. Det har været fremme, at selskabet har ønsket at stoppe beflyvningen af Narsarsuaq med baggrund i et ønske om at afhænde B757'eren. Dette er imidlertid ikke sket, og selskabet har desuden i 2003 anvendt flyet på en ny rute Akureyri-København.

Kapacitet (sæder og fragt): Som det fremgår af *tabel 8* er der med SAS' ophør ikke større ændringer i udbuddet af fragtkapacitet, hvilket først og fremmest skyldes den større kapacitet på den nye Airbus 330. Sædeudbuddet ser imidlertid ud til at være faldet væsentligt i 3. kvartal 2003, som ellers var sommerhøjsæsonen. Udbuddet af sæder i 3. kvartal 2003 ser ud til at have været ca. 7.700 lavere end i 3. kvartal 2002, svarende til et fald på 18%.

Tabel 8. Udbud af sæder og fragtkapacitet, København-Kangerlussuaq. 2001-2003.

	4. kvartal 2001	1. kvartal 2002	2. kvartal 2002	3. kvartal 2002	4. kvartal 2002	1. kvartal 2003	2. kvartal 2003	3. kvartal 2003
Antal sæder	25.248	28.704	29.616	42.384	22.516	26.269	28.438	34.704
Tons dead-load	1.272	1.416	1.572	2.244	1.260	1.635	1.770	2.160

Anm.: Den anførte dead-load (bagage, post og fragt) er kun korrekt, hvis sæderne er fuldt besat – ellers vil der være større dead-load. Dead-load er beregnet ud fra normal density på volumen (fragtens beskaffenhed).

Kilde: Direktoratet for Infrastruktur og Boliger, efter opgørelse af antal afgang i de enkelte kvartaler samt følgende data vedr. de flytyper som i perioden har fløjet på Kangerlussuaq-ruten:

Boeing 767: 192 sæder og 12 tons dead-load, fløj indtil 28. oktober 2002

Boeing 757: 168 sæder og 6 tons dead-load, fløj indtil 8. november 2002

Airbus 330: 241 sæder og 15 tons dead-load, fløj fra 11. november 2002.

Billetterpriser: Der vil i sagens natur ikke være konkurrence om prissætningen på Atlantruterne i dette scenario. Det er i øvrigt kun de dyreste billettyper, der er undergivet myndighedsgodkendelse, jf. kapitel 6.

Myndighedsgodkendelsen har aldrig omfattet kvantitative bestemmelser. Når et selskab har ansøgt om en bestemt pristype og tilhørende prisniveau, har det alene været underforstået, at der blev udbudt et vist antal sæder til den pågældende pris. Dette gjaldt ikke mindst, hvis der blev annonceret med prisen. I Danmark er markedsføringslovens bestemmelser gældende. Efter at Air Greenland er blevet alene på ruten, har selskabet tilsyneladende "testet" markedet ved at begrænse salget af de billige billetter.

I tilfælde af lukning af Narsarsuaq-ruten vil spørgsmålet melde sig, hvilke billetpriser Air Greenland vil udbyde for gennemgående transport Narsarsuaq-(Kangerlussuaq)-København. En gennemgangsbillet vil (for de dyreste billettypers vedkommende) fortsat være undergivet dansk myndighedsgodkendelse, mens en billet, der sælges separat for interne konkurrenceudsatte strækninger, efter det gældende system hverken er underlagt grønlandsk eller dansk myndighedsgodkendelse, jf. kapitel 6.

Sammenhæng med den interne grønlandske feederflyvning: Denne sammenhæng vil i dette scenario være meget sikker, idet Air Greenland, der er langt den største interne operatør, vil have en egen interesse heri.

Forsyningssikkerhed og back-up: Eftersom Air Greenland ikke har eneret, er der ikke nogen pligt for selskabet til at beflyve Atlantruten. Det må dog forventes, at Air Greenland i videst muligt omfang vil søge at opfylde transportbehovet, samt at et evt. ønske fra Air Greenland om at indstille Atlantbeflyvningen vil blive varslet i god tid.

Air Greenlands rutetilladelser er som nævnt ikke en eneret. Hvis der i dette scenario indkommer ansøgninger fra andre danske/grønlandske selskaber om beflyvning af Atlantruterne parallelt med Air Greenland for perioden til og med 2007, kan der derfor tages konkret stilling hertil, jf. scenario 2b nedenfor.

Scenario 1): Ét selskab tilladelse Kangerlussuaq-København, efter udbud

Hvis det vælges, at ruten Kangerlussuaq-København efter 2007 kun skal beflyves af ét selskab, kan der evt. gennemføres et udbud blandt danske/grønlandske selskaber.

Når dette først kan komme på tale for perioden efter 2007, skyldes det, at Air Greenland som beskrevet har rutetilladelse indtil det tidspunkt.

Gennem et udbud kan myndighederne afsøge markedet for selskaber, der er interesseret i beflyvning på politisk fastsatte nærmere betingelser, fx varighed af rutetilladelsen, priser, frekvenser, kapacitet - vedr. passagerer, fragt og post -, sammenhæng med interne ruter, back-up, varsling af ophør. (Udbud er nærmere beskrevet i kapitel 7).

Det vil formentlig være hensigtsmæssigt at fastsætte varigheden af rutetilladelsen til mindst fire-fem år.

Ved interessetilkendegivelsen i 1997 blev følgende luftfartsselskaber tilskrevet: Grønlandsfly (nu Air Greenland), Suluit Air (nu ophørt), Air Alpha Greenland, Maersk Air, Premiair (nu MyTravel Airways), Cimber Air, Sterling European, Sun-Air, Muk Air (nu ophørt), Newair og Atlantic Airways (Færøerne). Den relevante kreds ved et kommende udbud vil kunne være den samme samt SAS, idet det kan overvejes at udelukke/tilføje nogle små selskaber. Det er imidlertid ikke udelukket, at et udbud også kan udvides til at omfatte udenlandske selskaber for at få en bredere kreds. Dette kan aftales i samrådsproceduren.

Billetpriser: Der vil i sagens natur ikke være løbende konkurrence om Atlantprissætningen, men udgangsniveauet for billetpriserne vil kunne indgå i udbudsbetingelserne. Det vil også kunne overvejes at stille krav om etablering af gennemgangspriser mellem grønlandske kystbyer og Danmark, jf. kapitel 6 – dette vil dog næppe være muligt, hvis Atlantselskabet ikke er Air Greenland.

Sammenhæng med den interne grønlandske feederflyvning: Eventuelle krav hertil kan fastsættes i udbudsbetingelserne, hvilket især vil være relevant, hvis et andet selskab end Air Greenland vinder. Det pågældende selskab vil dog have gensidig interesse i at sikre denne sammenhæng i samarbejde med Air Greenland og andre interne operatører.

Forsyningssikkerhed og back-up: Kravene hertil vil evt. kunne anføres i udbudsbetingelserne med henvisning til, at der er tale om en eneret. Men sådanne krav vil kunne udelukke mindre luftfartsselskaber eller vil kunne udløse modkrav om økonomisk kompensation til dækning af de dermed forbundne omkostninger.

Scenario 2): To selskaber tilladelse Kangerlussuaq-København, efter udbud

Scenario 2a): Efter 2007:

Hvis det vælges, at Kangerlussuaq-ruten efter 2007, hvor Air Greenlands rutetilladelse udløber, skal beflyves af to selskaber, kan der gennemføres et udbud. (Der kan også gives tilladelse til tre eller flere selskaber, men det må på grund af det lave passagertal anses for urealistisk, at en sådan beflyvning kan opretholdes uden økonomisk tilskud).

Herigennem kan myndighederne afsøge markedet for selskaber, der er interesseret i beflyvning på de fastsatte betingelser.

Det vil formentlig være hensigtsmæssigt at fastsætte varigheden af rutetilladelserne til mindst fire-fem år.

Kapacitet/tidstabeller: Der vil være forskellige muligheder for, hvordan de to selskaber skal kunne indsætte kapacitet på ruten. Der kan fastsættes et beflyvningsmønster i udbuddet, eller der kan gives mulighed for løbende konkurrence, evt. med forbehold for at myndighederne kan afslå ansøgninger. Hvis programlægningen gives helt fri, vil risikoen for ulønsum beflyvning pga. konkurrencen foreligge – dette vil dog også afhænge af billetpriserne, jf. nedenfor.

Det bemærkes, at der i 2001 opstod skærpet konkurrence mellem SAS og Grønlandsfly mht. hvilke dage, selskaberne befløj ruten. Som anført førte det til, at SAS trak sig ud af beflyvningen.

Billetpriser: Der vil kunne fastsættes udgangsniveauer i udbuddet og derefter lade der være løbende konkurrence om billetpriserne. Situationen vil svare til situationen til og med sommersæsonen 2002, hvor ruten blev befløjet af to selskaber, der dog ikke konkurrerede på de dyreste priser og kun i begrænset omfang konkurrerede på specialpriserne. Større konkurrence vil umiddelbart være til fordel for de rejsende, men risikoen for udkonkurrering af det ene selskab vil foreligge. Myndighederne vil dog gennem prisgodkendelser i et vist omfang kunne modsætte sig en sådan udvikling, om end det kan være vanskeligt at afslå prissænkninger.

Et alternativ vil være i vidt omfang at fastsætte priserne på forhånd i udbuddet (formentlig ens for de to selskaber) og ikke tillade nogen større konkurrence. I så fald vil fordelene for passagererne ved at have to selskaber på markedet indskrænke sig til et formentlig større frekvensudbud, et valg mellem servicestandarder samt en større forsyningssikkerhed.

Hvis det ene Atlantselskab er Air Greenland, vil dette kunne etablere konkurrencedygtige gennemgangspriser på sin egne interne ruter til/fra kystbyerne. De dyreste af disse skal godkendes af myndighederne, jf. kapitel 6. Det vil kunne overvejes at stille krav i udbuddet om etablering af gennemgangspriser for begge Atlantselskaber, hvis det ene af disse er Air Greenland.

Sammenhæng med den interne grønlandske feederflyvning: Eventuelle krav hertil kan fastsættes i udbudsbetingelserne, hvilket især vil være relevant mht. et andet Atlantselskab end Air Greenland. Situationen vil svare til situationen til og med sommersæsonen 2002, hvor ruten blev befløjet af SAS og Air Greenland.

Forsyningssikkerhed og back-up: Eventuelle krav hertil kan anføres i udbudsbetingelserne; med to selskaber på ruten må forsyningssikkerheden dog forventes at være god.

Scenario 2b): Indtil 2007:

Air Greenlands rutetilladelse er som nævnt ikke en eneret. Hvis der indkommer uopfordrede ansøgninger fra andre danske/grønlandske selskaber om beflyvning af Kangerlussuaq-København parallelt med Air Greenland for perioden til og med 2007, kan der derfor tages konkret stilling hertil.

Det kan imidlertid også vælges at søge en sådan parallel beflyvning til og med 2007 tilvejebragt på grundlag af et udbud blandt danske/grønlandske selskaber bortset fra Air Greenland.

Scenariet vil i så fald svare til det, der blev etableret fra 1997 med udbuddet af beflyvning af Atlant-ruterne parallelt med SAS for en periode på fem år.

Betingelserne i udbuddet vil skulle overvejes nøje i lyset af, at der ikke over for Air Greenland er fastsat særlige betingelser. Tilladelsesperioden bør slutte samtidig med udløbet af Air Greenlands rutetilladelse, dvs. oktober 2007.

Scenario 3): Ét selskab tilladelse Kangerlussuaq-København, ét selskab tilladelse Narsarsuaq-København (kan være samme selskab), efter udbud

Hvis det ønskes at sikre opretholdelse af Atlantbeflyvningen også af Narsarsuaq, kan det vælges at udbyde denne rute til danske/grønlandske luftfartsselskaber.

Det vil næppe være realistisk at forestille sig konkurrence mellem to selskaber på ruten.

Ved et udbud kan Narsarsuaq-ruten udbydes til beflyvning fx for perioden 2005-2007 (afhængigt af den nuværende operatørs dispositioner, jf. omtalen heraf i scenario 0). For perioden efter 2007 kan de to ruter udbydes som en "pakke" eller hver for sig.

Hvis ét selskab skal beflyve begge ruter, vil bemærkningerne til scenario 1 være gældende også til dette scenario 3.

Hvis derimod to forskellige selskaber skal beflyve hver sin rute, vil der opstå en særlig situation, hvad angår kapacitet, billetpriser og sammenhæng med den interne grønlandske feederflyvning:

De to selskaber vil se en interesse i at konkurrere om trafikken til/fra Midtgrønland (ikke mindst Nuuk). Dette kan bl.a. gøres med trafikprogram og prissætning på de respektive Atlantruter. De to selskaber vil dog desuden skulle indgå aftaler med de interne operatører (primært Air Greenland) om trafikprogram og priser for feedertrafikken - hvis det ene Atlantselskab er Air Greenland, vil det

andet Atlantselskab derfor i udgangspunktet stå langt dårligere end Air Greenland. Samtidig vil Air Greenland være klar over, at stort set hver eneste passager, der rejser med det andet selskab via den anden Atlantlufthavn, er en mistet passager for Air Greenland. Formuleringen af udbudskrav i dette scenario vil således skulle overvejes nøje.

Forsyningssikkerhed og back-up: Hvis to forskellige selskaber skal beflyve hver sin rute, kan der stilles krav vedr. forsyningssikkerhed og back-up bl.a. med henvisning til, at der er tale om eneretter.

Det vides ikke, om det er realistisk at forvente, at et selskab vil flyve på kommerciel basis alene mellem Narsarsuaq og Danmark. Ruten har knap 20.000 enkeltrejsende passagerer årligt, hvilket næppe kan bære mere end 1 ugentlig rundtur med et fly med ca. 200 passagerer, dog forøget til 2-3 rundture i nogle sommer måneder.

Scenario 4): To selskaber tilladelse Kangerlussuaq-København, ét selskab tilladelse Narsarsuaq-København (kan være et af de to eller et tredje selskab), efter udbud

For dette scenario 4 vil bemærkningerne til scenario 2 og 3 i vidt omfang være gældende. Det bemærkes særligt, at det vil være muligt at realisere scenariet også for perioden indtil 2007.

Scenariet svarer til situationen i perioden oktober 1997-oktober 2002, idet SAS og Air Greenland i den periode befløj Kangerlussuaq, og Air Greenland befløj Narsarsuaq.

Scenario 5): Trafik til/fra Sydgrønland føres via Island (evt. al trafik føres via Island)

Scenario 5a): Et eller to selskaber tilladelse Kangerlussuaq-København, efter udbud, samtidig med at trafik til/fra Sydgrønland føres via Island

Dette scenario forudsætter reelt, at der ikke udføres direkte beflyvning mellem Narsarsuaq og København, idet det i modsat fald ikke vil være attraktivt for passagerer fra Sydgrønland at skulle skifte fly på Island.

Hvad angår Kangerlussuaq-ruten henvises til bemærkningerne til scenario 1 og 2 ovenfor. Det fremgår heraf, at et udbud efter ét selskab først vil være relevant for perioden efter 2007, mens et udbud efter et selskab til parallel beflyvning med Air Greenland vil kunne gennemføres allerede for perioden indtil 2007.

For så vidt angår Sydgrønland, vil trafik kunne føres til Keflavik lufthavn i Island med mellemstore propel- eller jetfly fra Narsarsuaq. Det vil skulle aftales med de islandske myndigheder, at der kan etableres en sådan rute med grønlandske og/eller islandske selskaber. Der vil samtidig alt andet lige opstå behov for en mindre udvidelse af kapaciteten mellem Island og Danmark.

Transport mellem Danmark og visse mindre lufthavne i Sydgrønland vil i dette scenario altid indebære to flyskift. Det vil kræve nøjere undersøgelser at fastlægge, i hvilket omfang der kan sikres sammedagsforbindelse i begge retninger mellem Grønland og Danmark.

Fragtkapacitet: Der vil kunne blive problemer med dækning af behovet for fragtkapacitet til/fra Sydgrønland på grund af anvendelsen af mindre luftfartøjer end tidligere.

Billetterpriser: Strækningen mellem Island og Danmark er underlagt den frie prissætning i EU/EØS, og prissætningen på de vigtigste interne grønlandske ruter er ligeledes fri. Kun priserne mellem Island og Grønland samt maksimalprisen for den direkte rute mellem Danmark og Grønland er underlagt myndighedsgodkendelse. Der kan opstå konkurrence mellem Atlantoperatøren, der flyver på Kangerlussuaq, og operatøren af Islands-forbindelsen om rejsende fra Midtgrønland (Nuuk).

Sammenhæng med den interne grønlandske feederflyvning: En udbygning af forbindelserne mellem Sydgrønland og Island vil næppe påvirke trafikken mellem Sydgrønland og nordover (i forhold til en situation med direkte beflyvning mellem Narsarsuaq og København), idet der kun er en meget beskeden feedertrafik til Kangerlussuaq. Der er i øvrigt mulighed for, at en forbindelse mellem Island og Sydgrønland vil kunne generere ny trafik i form af turisme i Sydgrønland (islændinge og andre landes turister på Island).

Forsyningssikkerhed: I dette scenario vil forsyningssikkerheden i udgangspunktet afhænge af, om der vil være luftfartsselskaber med tilstrækkelig interesse for beflyvningen mellem Narsarsuaq og Keflavik. Der vil ikke være sikkerhed for stabil helårsbeflyvning; hvis man vil være sikker herpå, må der gennemføres et udbud med krav samt evt. kompensation, hvilket forudsætter, at de to landes myndigheder er enige herom.

Scenario 5b): Al trafik føres via Island

Som særlig variant vedr. Island har arbejdsgruppen kort berørt følgende scenario, hvor hele Grønland efter 2007 betjenes via Island. I et sådant scenario udføres ingen Atlanttrafik med store fly mellem Danmark og Grønland, og Keflavik lufthavn i Island bliver "hub" for al trafik til/fra Grønland. Det vil skulle aftales med de islandske myndigheder, at der kan etableres sådanne ruter mellem Grønland og Island med grønlandske og/eller islandske selskaber.

Passagererne vil i dette scenario fordele sig på de tre væsentligste indfaldsporte: Nuuk, Ilulissat og Narsarsuaq. Spørgsmålet om Kangerlussuaq lufthavns fremtid behandles ikke nærmere i dette scenario.

Scenariet forudsætter en udvidelse af kapaciteten mellem Island og Danmark. Scenariet forudsætter ifølge Grønlands Hjemmestyre endvidere, at landingsbanerne i henholdsvis Nuuk og Ilulissat udvides.

Fragtkapacitet: Der vil kunne blive problemer med dækning af behovet for fragtkapacitet til/fra de tre hovedindfaldsporte på grund af anvendelsen af mindre luftfartøjer end tidligere. Der vil derfor eventuelt skulle etableres supplerende rene fragtflyvninger til en eller flere af disse destinationer enten via Keflavik eller ved direkte flyvning fra Danmark eller alternativt Canada.

Billetterpriser: Strækningen mellem Island og Danmark er underlagt den frie prissætning i EU/EØS. Kun priserne mellem Island og Grønland vil i dette scenario være underlagt myndighedsgodkendelse.

Sammenhæng med den interne grønlandske feederflyvning: Feedertrafikken vil ændre karakter mod de tre hovedindfaldsporte i Grønland, hvorved der ifølge Grønlands Hjemmestyre i visse tilfælde vil være mulighed for betjening med mindre flytyper end i dag.

Forsyningssikkerhed: Forsyningssikkerheden må samlet ses forventes at være god, forudsat at der er interesse hos flyselskaberne for beflyvning af ruterne mellem Grønland og Island. Der vil dog ikke være sikkerhed for stabil helårsbeflyvning; hvis man vil være sikker herpå, må der gennemføres et udbud med krav samt evt. kompensation, hvilket forudsætter, at de to landes myndigheder er enige herom.

Scenario 6): En samlet plan, hvor ét selskab får tilladelse Kangerlussuaq-København, og ét selskab (det samme eller et andet) får tilladelse til de tre interne grønlandske ruter Kangerlussuaq-Ilulissat/Nuuk/Narsarsuaq, efter udbud. Disse tre interne ruter er i dag åbne for konkurrence

Fra grønlandsk side har man som følge af den snævre tilknytning mellem Atlantbeflyvningen og den interne beflyvning ønsket dette scenario belyst.

I dette scenario gennemføres et udbud blandt danske/grønlandske selskaber for perioden efter 2007, idet Air Greenland som beskrevet har rutetilladelse for Atlantstrækningen indtil det tidspunkt.

Hvad angår udbudsbetingelserne henvises til bemærkningerne til scenario 1 ovenfor. Et vigtigt element heri vil være overvejelser vedr. sammenhængen i beflyvningen af Atlantruten og af de interne grønlandske feederruter.

Hvis der stilles krav om, at et og samme selskab skal udføre Atlant- og feederbeflyvning, indskrænkes det potentielle ansøgerfelt, idet kun et fåtal selskaber vil kunne etablere en sådan beflyvning. Til gengæld må det antages, at forsyningssikkerheden bliver meget høj, og at det vindende selskab vil have større mulighed for at få økonomi i beflyvningen.

Der vil i dette scenario være tale om, at man fra Hjemmestyrets side genindfører en regulering af de lønsomme interne grønlandske ruter. Disse ruter er i dag åbne for konkurrence. Der henvises i den forbindelse til bemærkningerne i kapitel 7 om det generelle spørgsmål om graden af luftfartspolitisk regulering af trafikken til/fra og i Grønland. Der henvises endvidere til nedenstående redegørelse fra Grønlands Hjemmestyre om "Frigivelsen af de interne ruter 1998-2001":

"Frigivelsen af de interne ruter 1998-2001"

I forbindelse med Landstingets behandling af "Redegørelse om trafikstruktur" tirsdag den 20. oktober 1998 fik Landsstyret under debatten blandt andet opbakning til, at der skulle åbnes for konkurrence i den overskudsgivende beflyvning, og at de underskudsgivende ruter – hovedsageligt dem, der betjenes af helikoptere – i den forbindelse skulle underlægges servicekontrakter med henblik på at få fjernet krydssubsidieringen. For blandt andet at sikre, at ydelser i den offentlige helikoptertrafik produceres så økonomisk og ressourcemæssigt hensigtsmæssigt for samfundet som muligt, fik Landsstyret opbakning til at udbyde helikoptertrafikken i licitation.

Landsstyret arbejdede hen mod, at krydssubsidieringen inden for flytrafikken skulle være fjernet den 1. januar 2001. For at denne målsætning kunne realiseres, skulle hele den underskudsgivende beflyvning være underlagt kontrakter fra dette tidspunkt, hvilket også blev opnået.

Som led i fjernelsen af krydssubsidieringen i lufttrafikken skulle der indføres nye takster og betalinger ved benyttelse af helikopterflyvepladser og lufthavne i Grønland. Når der pr. 1. januar 2001 var indgået kontrakter på samtlige underskudsgivende flyvninger i Grønland, ville der nemlig i forhold til Forslag til Landstingsfinanslov 2001 mangle omkring 35-40 mio. kr. årligt i bevilling til den interne underskudsgivende beflyvning. Dette beløb blev finansieret ved en større brugerbetaling og en tilsvarende nedsættelse af bevillingen til Grønlands Lufthavnsvæsen. Der blev således tale om, at de enkelte kunder i flytrafikken i større grad ville være medvirkende til at dække de omkostninger i Grønlands Lufthavnsvæsen, der er forbundet med de lufthavnsrelaterede ydelser.

For Atlantflyvningerne blev der tale om en stigning i billetpriserne fra Grønland til Danmark på omkring 225-245 kr. Med hensyn til billetpriserne i den interne trafik var det mere usikkert, hvad der ville ske, idet der ikke var nogen viden om, hvad flyselskaberne i en konkurrencesituation ville sætte deres priser til. Da bevillingsniveauet til den interne beflyvning samlet set ikke blev ændret, var det forventningen, at den gennemsnitlige passageromkostning til en billet heller ikke ville ændre sig. Dette blev imidlertid ikke tilfældet, idet Air Greenland i 2001 ændrede selskabets priser i opadgående retning, således at den gennemsnitlige passager oplevede en stigning i billetpriserne. Den forventede konkurrence på de liberaliserede ruter udeblev, og Air Greenland har siden været ene-operator i den overskudsgivende interne beflyvning.

Liberaliseringen af den interne beflyvning har således ikke haft den ønskede effekt. Med Air Greenland som monopolist på de interne kommercielle ruter og en efterfølgende prisstigning synes effekten således at have været lige modsat af den ønskede. Dette kunne tale for en genindførelse af et mere reguleret marked, hvor rutetilladelser, trafikplaner og priser skal godkendes af myndighederne. Man kunne også gå et skridt videre og udbyde en eneret til rutetilladelse på et antal ruter for derved at opnå en konkurrence i udbudsøjeblikket, ligesom det er opnået ved udbuddet af den underskudsgivende beflyvning. Det samme kunne gøres med Atlantbeflyvningen og de tilhørende feederflyvninger, eventuelt under ét eller opdelt med et krav om en vis koordinering. "

Lufthavnenes økonomi ved de forskellige scenarier

Grønlands Lufthavnsvesen (GLV)/Mittarfeqarfiit har oplyst følgende om de grønlandske lufthavnes driftsøkonomi:

" Ad scenario 0: Den nuværende situation

Lufthavnenes økonomi forventes ikke at ændre sig.

Ad scenario 1: Ét selskab tilladelse Kangerlussuaq – København, efter udbud

Set fra lufthavnene er dette scenario de facto det samme som vi kender i dag, hvorfor det, med opretholdelse af trafikken på Narsarsuaq, ikke vil få betydning for lufthavnenes driftsøkonomi.

Overføres Atlantpassagererne fra Narsarsuaq til Kangerlussuaq, vil det for lufthavnene, med uændret takststruktur, medføre en ekstra indenrigspassagerafgift fra de sydgrønlandske passagerer, der skal via Kangerlussuaq til udlandet, uden at det vil medføre væsentlige ændringer på omkostningssiden.

Udenrigstillægget på passagertaksten samt tax-free-handelen vil blive overført til Kangerlussuaq.

Ad scenario 2a og 2b: To selskaber tilladelse Kangerlussuaq – København, efter udbud

Situationen vil svare til den, der eksisterede indtil SAS stoppede sin beflyvning, hvorfor lufthavnenes driftsøkonomi ikke vil blive påvirket på anden måde, end da SAS stoppede. I øvrigt afhænger den daglige økonomi af, i hvor høj en grad et nyt selskab i Kangerlussuaq vil købe ydelser hos GLV (som SAS gjorde) eller selv varetage opgaverne (som Air Greenland i stort omfang selv gør).

Såfremt Atlantbeflyvningen fra Narsarsuaq falder bort, og al flyvning mellem udlandet og Sydgrønland/Narsarsuaq føres via Kangerlussuaq, vil det med den nuværende takststruktur betyde en ekstra passagerafgift (indenrigs) til lufthavnen fra de sydgrønlandske passagerer ved afrejsen fra Narsarsuaq mod Kangerlussuaq, mod at lufthavnens driftsomkostninger kun forøges marginalt. Udenrigstillægget på passagertaksten vil falde bort i Narsarsuaq, men overføres til Kangerlussuaq.

Ad scenario 3: Ét selskab tilladelse Kangerlussuaq – København, ét selskab tilladelse Narsarsuaq – København, efter udbud

For lufthavnene vil der være tale om den struktur, der eksisterer i dag, hvorfor det ikke forventes at få indflydelse på lufthavnenes økonomi.

Ad scenario 4: To selskaber tilladelse Kangerlussuaq – København, ét selskab tilladelse Narsarsuaq – København, efter udbud

Situationen for lufthavnene vil være den samme som eksisterede, indtil SAS stoppede sin beflyvning på Kangerlussuaq. Forventes ikke at få betydning for lufthavnenes økonomi.

Ad scenario 5a: Et eller to selskaber tilladelse Kangerlussuaq – København, efter udbud, samtidig med at trafik til/fra Sydgrønland føres via Island

For Kangerlussuaq vil forholdene være som i dag.

I Narsarsuaq vil forholdene ikke ændre sig væsentligt, da lufthavnens opgaver stort set vil være de samme, uanset om destinationen for udenrigsruten er Danmark eller Island. En mindre startafgift fra en eventuel mindre maskine vil modsvares af et mindre brandberedskab.

Ad scenario 5b: Al trafik føres via Island

Under forudsætning af, at Narsarsuaq benyttes som ud-/indfaldsport for trafikken mellem Sydgrønland og Island, vil situationen dér være den samme som beskrevet under 5a.

Lukkes Kangerlussuaq totalt, og udenrigsflyvningen alene vil finde sted fra Nuuk og Ilulissat, vil GLV's samlede nettooverskud fra Kangerlussuaq falde bort og derved mangle i GLV's samlede økonomi. Det driftsmæssige overskud fra Kangerlussuaq udgjorde i 2002 i alt ca. 21 mio. kr. Udenrigstillægget på passagertaksten vil dog blive pålagt passagertakster ved udflyvning fra Nuuk eller Ilulissat, men vil ikke kunne udligne tabet fra Kangerlussuaq. Udenrigstillægget fra Kangerlussuaq udgjorde i 2002 ca. 2 mio. kr.

Bibeholdes Kangerlussuaq som alternativ lufthavn for udenrigsflyvningerne til fra Nuuk og Ilulissat, vil lufthavnens driftsomkostninger kun reduceres marginalt, mens indtægterne fra såvel udenrigsflyvningerne som feedertrafikken vil falde bort. Kangerlussuaqs samlede omkostninger, ekskl. hotellet, udgjorde i 2002 ca. 88 mio. kr.

For hotellet i Kangerlussuaq vil der være tale om at neddroge driften så meget som muligt og kun opretholde et minimum for at kunne klare indkvarteringen af passagerer, der har behov herfor som led i de trafikuregelmæssigheder, der eventuelt vil komme. Hvor langt hotellet kan nedgraderes, vil i høj grad afhænge af den flystørrelse, der vil blive benyttet på ruterne mellem Island og Nuuk/Ilulissat.

Den samlede økonomi for Kangerlussuaq som alternativ landingsbane vil således afhænge af, hvor meget af den øvrige aktivitet, der vil forsvinde som følge af bortfaldet af den regelmæssige flyvning. Den forringede økonomi for GLV kan anslås til at ville ligge i størrelsesordenen 44 mio. kr. i forhold til den nuværende situation.

Ad scenario 6: En samlet plan, hvor ét selskab får tilladelse Kangerlussuaq – København, og ét selskab får tilladelse til de tre interne grønlandske ruter Kangerlussuaq – Ilulissat/Nuuk/Narsarsuaq, efter udbud

Afhængigt af, om der fortsat vil være direkte udenrigsbeflyvning til/fra Narsarsuaq, vil scenariet for lufthavnenes driftsøkonomi svare til henholdsvis scenario 2 eller 4. "

9. Sammenfatning

Arbejdsgruppen for undersøgelse og vurdering af de fremtidige rammebetingelser for beflyvningen af Grønland blev nedsat i foråret 2002 på et tidspunkt, da beflyvningen af Atlantruterne blev udført af SAS og Grønlandsfly (der senere har ændret navn til Air Greenland). Det grønlandske selskab havde i 1998 fået tilladelse til beflyvning i konkurrence med SAS for en femårsperiode indtil marts 2003. SAS befløj ruten Kangerlussuaq-København, mens Air Greenland befløj såvel denne rute som ruten Narsarsuaq-København.

Arbejdsgruppens rapport skulle derfor primært omhandle, hvordan situationen kunne håndteres, når Air Greenlands tilladelse udløb i 2003.

I efteråret 2002 indstillede SAS imidlertid beflyvningen af Grønlandsruten. Af hensyn til forsyningssikkerheden blev Air Greenlands tilladelse derfor forlænget fra 2003 til 2007, og Atlantbelyvningen blev herefter alene udført af det grønlandske selskab, hvis tilladelse dog ikke er en eneret.

Forudsætningerne for arbejdsgruppens arbejde var således ændret, og der er ikke noget akut behov for stillingtagen til den fremtidige beflyvning. Hvis Air Greenland opretholder den beflyvning, selskabet har tilladelse til, vil der i perioden frem til efteråret 2007 således alene kunne ske ændringer, såfremt det politisk besluttet at imødekomme ansøgninger fra andre luftfartsselskaber, der måtte indkomme uopfordret eller på opfordring.

I rapporten gennemgås forskellige aspekter af beflyvningen af og i Grønland: Historie og statistik, systemet med Atlantrafik og feedertrafik, forbindelser med Island og Canada, lovgrundlag, udviklingen i graden af luftfartspolitisk regulering samt spørgsmålet om evt. udbud af ruter.

Det fremgår bl.a., at der for de to Atlantruter tilsammen er tale om ca. 100.000 passagerer årligt, en stigning fra godt 70.000 passagerer i begyndelsen af 1990'erne. Kangerlussuaq-ruten anvendes af ca. 85 pct. af de rejsende, Narsarsuaq-ruten af ca. 15 pct. Atlantrafikken er meget skævt fordelt over sæsonerne, idet omkring 40 pct. af passagererne rejser i de tre sommermåneder juni, juli og august.

Det påpeges, at flyvning mellem Danmark og Grønland og i Grønland er indenrigsflyvning, mens flyvning mellem Grønland og andre lande er international flyvning. Grønland er ikke medlem af EU og ikke på anden måde tilsluttet EU's luftfartsbestemmelser.

Det nævnes, at hovedinteressen fra grønlandsk side overordnet set er forsyningssikkerheden, og at Hjemmestyret på tidspunktet for nedsættelsen af arbejdsgruppen havde følgende trafikpolitiske målsætninger:

- At billiggøre flytransporten til/fra og internt i Grønland for brugerne/de rejsende.
- At opretholde en rimelig kapacitet og frekvens i flytrafiksystemet set i forhold til efterspørgslen.
- At optimere Hjemmestyrets tilskud til flytrafiksystemet. Dette gælder både tilskud til lufthavnsvæsen og betaling til flyselskaber for servicekontrakter til trafiksvage ruter.

Arbejdsgruppen fremhæver, at beflyvningen af Grønland er af vital betydning for det grønlandske samfund, og at der samtidig er tale om en relativt begrænset trafikmængde. Arbejdsgruppen peger i den forbindelse på det vigtige spørgsmål om sikring af sammenhængen mellem Atlantbeflyvningen og den interne grønlandske feederflyvning.

Desuden fremhæves spørgsmålet om graden af luftfartspolitisk regulering fra myndighedsside. De luftfartspolitiske vilkår for beflyvningen har som hovedregel være stærkt reguleret af myndighederne. I de senere år er der imidlertid sket en vis liberalisering, hvorved der er blevet lejlighed til at gøre erfaring med mere frie systemer.

Det har herved vist sig, at det er vanskeligt at operere med to konkurrerende selskaber på Atlantruten, og at liberaliseringen af den interne beflyvning ikke fuldt ud har haft de ønskede virkninger.

Arbejdsgruppen har herefter valgt at skitsere nogle alternative scenarier for den fremtidige Atlantbeflyvning. Der er tale om scenarier med kombinationer af tilladelser til ét eller to selskaber over Atlanten, med trafik helt eller delvis via Island, samt med tilladelser til Atlant- og intern flyvning i forbindelse med tilbagevenden til regulering af de frigivne interne ruter. Der er så vidt muligt angivet de sandsynlige konsekvenser for billetpriser, forsyningssikkerhed m.v. for de enkelte scenarier, ligesom der fra Grønlands Lufthavnsvæsens side angives forventninger til konsekvenserne for lufthavnenes driftsøkonomi.

Disse scenarier vil ikke uden videre kunne danne grundlag for en endelig beslutning om beflyvningen. Det er alene scenarier, der vil kunne bruges ved nærmere undersøgelser i forbindelse med de konkrete politiske ønsker og mål, der selvfølgelig skal danne baggrund for de endelige beslutninger.

Arbejdsgruppen finder således ikke grundlag for at pege på ét scenario som det mest ønskelige.

10. Referencer

Beflyvning af Grønland. Trafikministeriet 1996

Luftfartslovgivningen i relation til Grønland. Trafikministeriet og Grønlands Landsstyre 1999

Lov om luftfart, lovbekendtgørelse nr. 543 af 13. juni 2001.