



Erik Jensen, Medlem af Inatsisartut, Siumut
Inatsisartut@inatsisartut.gl

Besvarelse af § 37 spørgsmål 2026-119 om transportudgifter og passagerer

Kære Erik

Dato: 27-07-2026
Sagsnr.: 2026 - 12981
AKT. ID.: 26644334

Du har i henhold til § 37 i Forretningsorden for Inatsisartut stillet spørgsmål til Naalakkersuisut om transportudgifter og passagerer. Dine spørgsmål er henvist til min besvarelse. Spørgsmålene gengives enkeltvis nedenfor, efterfulgt af en besvarelse.

Postboks 909
3900 Nuuk
Tlf.: (+299) 34 50 00
E-mail: box909@nanoq.gl
www.naalakkersuisut.gl

Spørgsmål 1: Hvem har været årsag til stigningen i antallet af flyrejsende til udlandet i 2025 sammenlignet med 2024? er det lokale borgere eller personer udefra?

Svar: Til besvarelse af dit spørgsmål er der indhentet input fra Air Greenland A/S som skriver at:

"Air Greenland kan kun svare for passagererne i eget rutenetværk. Passagerer bosiddende i Grønland er steget med 2% passagerer i perioden. Passagerer bosiddende i Danmark er steget med 25% - mens passagerer fra det øvrige udland er steget med 9%.

Så den relative stigning i passagerer udefra er højere end stigning passagerer bosiddende i Grønland – det skal dog medtages at passagerer bosiddende i Grønland, der rejser udenlands, fortsat udgør langt den største gruppe af udenrigspassagerer."

Spørgsmål 2: Bør det stigende antal flypassagerer ikke medføre lavere billetpriser?

Svar: Til besvarelse af dit spørgsmål er der indhentet input fra Air Greenland A/S som skriver at:

"I overordnede termer, kan flere passagerer i princippet give lavere billetpriser, fordi faste omkostninger kan fordeles på flere rejsende, men billetpriserne afhænger af mange andre faktorer end blot passagerantal.

Andre faktorer som kan påvirke priserne, er brændstofomkostninger, lønninger, lufthavnsafgifter, vedligeholdelse, finansiering af flyflåden og krav til sikkerhed og miljø. Hvis disse omkostninger stiger, kan det opveje gevinsten ved flere passagerer. Derudover er kapaciteten afgørende.

Hvis efterspørgslen overstiger udbuddet af kapacitet, vil dette resultere i et opadgående prispres. På mindre markeder med begrænset konkurrence kan højere passagertal derfor godt føre til højere indtjening uden nødvendigvis at føre til lavere billetpriser. Derfor er sammensætningen ikke så enkel, at flere passagerer automatisk giver billigere

billetter. Det afgørende er, hvordan passagerudviklingen, omkostningerne, kapaciteten og konkurrencen udvikler sig i forhold til hinanden.

I Grønland er markedet relativt lille, afstandene store, og driftsomkostningerne høje. Derfor vil et stigende passagertal forbedre økonomien, men det er ikke en garanti for lavere billetpriser. Det kan lige så vel være en forudsætning for at fastholde eller begrænse prisstigninger, samtidig med investering i selskabets produkter. Eksempelvis havde Air Greenland i 2025 rigtig mange passagerer, men omkostningerne oversteg den øgede omsætning og medførte et historisk dårligt resultat".

Spørgsmål 3: Mener Naalakkersuisut ikke, at priserne på flyrejser, særligt indenrigs, er blevet alt for høje? Mit spørgsmål i spørgsmål 2026/63 blev ikke besvaret.

Svar: Naalakkersuisut har stor forståelse for, at udgifterne til indenrigsrejser udgør en mærkbar økonomisk post for familier, foreninger og erhvervsdrivende. At sikre mobilitet og sammenhængskraft i et land med vores geografi er en kerneopgave, og høje billetpriser er en barriere for dette.

Det må dog understreges, at billetpriserne afspejler de reelle og meget høje driftsomkostninger, der er forbundet med luftfart i landet, herunder store afstande, spredt befolkningsmønster, følsomme vejforhold og behovet for mindre, omkostningstunge flytyper og helikoptere på de mindre ruter.

For at holde priserne nede på de ikke kommercielle ruter yder selvstyret et betydeligt årligt tilskud gennem servicekontrakterne. Naalakkersuisut fastsætter dog ikke priserne på de kommercielle ruter, som drives på markedsvilkår af flyselskaberne.

Naalakkersuisuts fokus er derfor at skabe de bedst mulige langsigtede betingelser gennem moderniseringen af lufthavnsstrukturen, hvilket på sigt skal muliggøre en mere effektiv og dermed billigere drift af rutenettet.

For så vidt angår spørgsmål 2026/063, er det beklageligt at du ikke finder besvarelsen udtømmende. Nærværende besvarelse samt besvarelsen af spørgsmål nr. 12 uddyber Naalakkersuisuts synspunkter på prissætningen af indenrigsflyvninger.

Spørgsmål 4: På hvilke områder er lufthavnsafgifterne blevet ændret?

Svar: Til besvarelse af dit spørgsmål er der indhentet input fra Greenland Airports A/S som skriver:

"Lufthavnsafgifter og vilkår fastsættes af det selskab, der ejer og driver den enkelte lufthavn i Grønland. De lufthavnsafgifter et flyselskab skal betale i de grønlandske lufthavne ejet af Greenland Airports, vil være fastsat af Greenland Airports, og være godkendt af Greenland Airports ejer. Lufthavnsafgifter skal følge § 9 i Inatsisartutlov om Mittarfeqarfiit A/S nr. 19 af 21. november 2022. Heraf fremgår det at:

Stk.4. Starttakster, passagertakster, securitytakster, opholdstakster og åbningstakster og ændringer heri samt principper for rabatordninger og fritagelser skal godkendes af Naalakkersuisut, jf. dog stk. 6.

Stk. 6. ændringer i offentlige afgifter, skatter og gebyrer kan påføres taksterne uden Naalakkersuisuts godkendelse. Taksterne kan desuden årligt reguleres efter det grønlandske forbrugerindeks uden forelæggelse for Naalakkersuisut.

I Greenland Airports lufthavne og heliports er der en række forskellige afgifter afhængig af, hvilke services og behov et flyselskab ønsker. I Greenland Airports dokument "Takst og Betalinger" findes en oversigt over priser. Dokumentet kan findes på Greenland Airports hjemmeside.

Med fokus på passagertaksten er der lavet en oversigt på, hvordan denne afgift har udviklet sig de sidste 5 år, se tabel nedenfor. Der er sket en gennemsnitlig stigning på ca. 2% pr. år, hvilket er under de gennemsnitlige årlige forbrugerprisindekser registreret af Grønland Statistik."

Passagertakster (kr.)		
År	Helikoptertrafik	Fastvinget trafik
2021 (fra. 1 jan)	172	282
2022 (fra. 1 jan)	172	282
2023 (fra. 1 jan)	176	289
2024 (fra. 1 jan)	181	297
2025 (fra. 1 jan)	186	305
2026 (fra. 1 jan)	193	316

Spørgsmål 5: Hvis lufthavnsafgifterne har medvirket til højere billetpriser, hvilke tiltag overvejer Naalakkersuisut så for at håndtere dette?

Svar: Som det fremgår af tabellen i besvarelsen til spørgsmål 4, har udviklingen i passagertaksterne over de seneste fem år ligget under den generelle prisudvikling (forbrugerprisindekset). Lufthavnsafgifterne udgør desuden kun en mindre del af den samlede billetpris. Det er derfor Naalakkersuisuts vurdering, at de nuværende lufthavnsafgifter ikke er hovedårsagen til stigende billetpriser.

Lufthavnsafgifterne skal dække de store faste omkostninger, der er forbundet med at drive, vedligeholde og sikre lufthavnsinfrastrukturen. Hvis afgifterne sænkes kunstigt, vil det kræve et øget tilskud fra landskassen til lufthavnsselskabet for at dække underskuddet. Der ydes i dag et årligt tilskud til Greenland Airports Regional A/S på 95,4 mio. kr., da de nuværende takster ikke dækker de faktiske udgifter, se hovedkonto 72.26.04 Greenland Airports A/S.

Naalakkersuisut overvejer løbende takststrukturen i tæt dialog med Greenland Airports A/S for at sikre, at den understøtter mobiliteten bedst muligt. Den mest effektive måde at modvirke prisstigninger på sigt er dog ikke nødvendigvis at sænke afgifterne isoleret set, men at færdiggøre og optimere den nye lufthavnsstruktur, hvilket vil give flyselskaberne mulighed for at anvende mere omkostningseffektive flytyper på tværs af landet.

Spørgsmål 6: Hvordan vurderer Naalakkersuisut, at rejsende som undervejs til deres destination skal mellemlande et andet sted, pålægges ekstra udgifter i form af yderligere lufthavnsafgifter?

Svar: Til besvarelse af dit spørgsmål er der indhentet input fra Air Greenland A/S som skriver:

"Grønlands lufttransport er blevet befløjet med mellemlandinger siden etablering af lufthavnene, uanset om det er internationalt eller indenrigsrafik, for at kunne opretholde et landsdækkende lufttrafiksystem. Flere lufthavne betyder flere lufthavnsafgifter og, rejser kan derfor indebære, at flere lufthavne indgår i den samlede rejse. Dette betyder naturligt, at der skal afholdes flere omkostninger til brug af flere lufthavnsanlæg og tilhørende tjenester."

Ud over Air Greenland A/S' input, er der indhentet input fra Greenland Airports A/S som skriver:

"I Greenland Airports lufthavne og heliports er der en række forskellige afgifter afhængig af, hvilke services og behov et flyselskab ønsker. I Greenland Airports dokument "Takst og Betalinger" er der en oversigt over priser. Dokumentet kan findes på Greenland Airports hjemmeside."

Af Greenland Airports takstblad fremgår det at "For transitpassagerer på gennemgående indenrigsrute med flere landinger betales kun passagertakst til den landingsplads, hvorfra passagererne afrejser. Hvis der på en gennemgående indenrigsrute med flere landinger foretages et flyskift, betales der dog en ny passagertakst i forbindelse med andet og efterfølgende flyskift. Ved transitpassagerer forstås en passager, der på pågældende lufthavn/helikopterflyve-plads ankommer og afrejser med samme fly og samme rutenummer."

Greenland Airports kan derfor oplyse, at der derfor ikke opkræves ekstra lufthavnsafgifter ved indenrigs mellemlandinger, når en rejsende er transitpassager. Greenland Airports kan samtidig oplyse, at det er flyselskabet der fastsætter billetpriser. Greenland Airports er bekendt med at billetpriser fastsættes ud fra en række forskellige elementer, hvor lufthavnsafgiften kun er én mindre del."

Naalakkersuisut anerkender til fulde at høje priser for transport, som følge af eksempelvis lufthavnsafgifter, kan være til gene for borgerne. Det er dog samtidig Naalakkersuisuts vurdering at ovenstående er baseret på faktuelle forhold, der belyser nødvendigheden af lufthavnsafgifter. De er nødvendige eftersom der i visse tilfælde er en betydelig omkostning ved håndtering af passagerer samt materiel, der gør at det kan være nødvendigt med øvrige lufthavnsafgifter. Det bør i denne forbindelse bemærkes, at der ikke altid opkræves yderligere afgifter ved mellemlandinger.

Spørgsmål 7: Hvorfor har Naalakkersuisoq for Idræt endnu ikke realiseret sit løfte om at tage en dialog med Air Greenland om idrætsudøveres rejseudgifter?

Svar: Til besvarelse af dit spørgsmål er der indhentet input fra Naalakkersuisoq for Uddannelse, Kultur, Idræt og Kirke som oplyser at:

"Naalakkersuisoq arbejder fortsat på at se på mulighederne for en løsning, der kan forbedre tilgængeligheden og vilkårene for idrætsudøvere inden for de gældende økonomiske rammer. Naalakkersuisoq vurderer, at det er vigtigt først at afdække de fælles behov og muligheder i idrætten, så en efterfølgende dialog med Air Greenland

kan tage udgangspunkt i konkrete og velunderbyggede forslag til forbedringer af idrætsudøvernes rejsevilkår. I øvrigt henvises der til besvarelse af §37-spørgsmål nr. 2026/063."

Spørgsmål 8: Hvor store indtægter havde Air Greenland i 2023 fra rejsende, der rejste i forbindelse med idræt og kultur?

Svar: Til besvarelse af dit spørgsmål er der indhentet input fra Air Greenland A/S som skriver:

"Air Greenlands Ilik-produkt er målrettet idræts- og kulturpassagerer, hvor der kan ydes op mod 75% rabat på rejser med ledig sædekapacitet, afhængigt af rejsetidspunktet og hvor tidligt aktiviteten planlægges i samarbejde med Air Greenland og Greenland Travel.

I 2023 rejste 12.096 passagerer på Ilik-ordningen, og den samlede rabat udgjorde 6,56 mio. kr.

I 2024 rejste 15.266 passagerer på Ilik-ordningen, og den samlede rabat udgjorde 11,16 mio. kr.

I 2025 rejste 13.736 passagerer på Ilik-ordningen, og den samlede rabat udgjorde 13,53 mio. kr.

Air Greenland opgør i dag ikke passagerer særskilt på kategorier som idræt, kultur og skole, og det er derfor ikke muligt at opgøre indtægter relateret til de enkelte formål. Da destinationer, billetpriser og bestillingstidspunkter varierer betydeligt, kan der heller ikke angives et samlet indtægtsbeløb for Ilik-produktet.

Air Greenland arbejder imidlertid på en mere detaljeret kategorisering af Ilik-rejser med henblik på at styrke den fremtidige rapportering og dokumentation af ordningens anvendelse."

Spørgsmål 9: Hvor store indtægter havde Air Greenland i 2025 fra rejsende, der rejste i forbindelse med idræt og kultur?

Svar: Se besvarelsen af spørgsmål nr. 8.

Spørgsmål 10: Hvor stor er forskellen mellem Grønlands Idrætsforbunds samt dets specialforbunds udgifter til flyrejser i 2025 sammenlignet med 2023?

Svar: Naalakkersuisut råder ikke over detaljerede regnskabsoplysninger for Grønlands Idrætsforbund eller de enkelte specialforbunds specifikke rejseudgifter, da forbundene er selvstændige organisationer.

Der kan dog henvises til de overordnede tal for Air Greenlands rabatordning, "Ilik-ordningen", som er besvaret under spørgsmål nr. 8. Disse tal viser en generel stigning i både antallet af rejsende og den samlede ydede rabat på kultur- og idrætsområdet fra 2023 til 2025.

For en præcis opgørelse af forbundenes egne nettoudgifter til flyrejser i de pågældende år må der henvises direkte til Grønlands Idrætsforbund.

Spørgsmål 11: Kan Naalakkersuisut dokumentere, hvor stor en del af de markant stigende rejseudgifter til kulturelle arrangementer uden for Nuuk skyldes stigninger i brændstofpriserne? Det ønskes samtidigt forklaret, hvordan brændstofpriserne har udviklet sig i perioden.

Svar: Til besvarelse af dit spørgsmål har vi indhentet input fra Greenland Airports som skriver:

"Greenland Airports kan oplyse, at det er flyselskabet der fastsætter billetpriser. Greenland Airports er bekendt med, at billetpriser fastsættes ud fra en række forskellige elementer, hvor brændstofprisen kun er én del. Greenland Airports kan ikke opgøre, hvor stor en del af udviklingen i rejseudgifterne, der konkret kan henføres til ændringerne i brændstofpriserne.

Greenland Airports indkøber sit flybrændstof hos Polar Oils overalt i Grønland, med undtagelse af Kangerlussuaq, hvor det købes af AirBP. Greenland Airports følger Polar Oils prissætning. Greenland Airports har indgået en aftale med Polar Oil om levering af en årlig mængde flybrændstof til aftalte priser. Hvis det samlede forbrug overstiger den mængde, der er omfattet af aftalen, skal den overskydende mængde indkøbes på det internationale marked til de på det pågældende tidspunkt gældende markedspriser. Greenland Airports har hidtil ikke haft et årligt salg, der overstiger den aftalte mængde, og det forventes på nuværende tidspunkt heller ikke, at dette vil ske i 2026.

I relation til spørgsmålet om prisen for brændstof til kulturelle arrangementer i Grønland uden for Nuuk er der nedenfor oplyste prisudviklingen i flybrændstof de sidste 5 år. Den opførte liste er fra Greenland Airports offentliggjorte salgpris.

Brændstofpriser	
År	Liter pris
2021 (fra. 1 jan)	10,14
2022 (fra. 1 jan)	10,14
2023 (fra. 1 jan)	10,14
2024 (fra. 1 jan)	10,74
2025 (fra. 1 jan)	11,74
2026 (fra. 1 jan)	11,74

Der er sket en årlig gennemsnitlig stigning på ca. 3 % pr. år. Greenland Airports kan konstatere at brændstofpriserne har været uændrede i flere af årene og er under de gennemsnitlige årlige forbrugerprisindekser registreret af Grønlands Statistik."

Udover ovenstående input fra Greenland Airports A/S, ligger Naalakkersuisut ikke inde med noget dokumentation for hvor stor en del af rejseudgifter til kulturelle arrangementer er udgjort af stigende brændstofpriser.

Spørgsmål 12: Finder Naalakkersuisut det rimeligt over for landet borgere, at det i visse tilfælde er billigere at rejse fra Nuuk til København end at rejse indenrigs i Grønland?

Svar: Naalakkersuisut har forståelse for at indenrigsrejserne kan opleves som ulogiske af at en kortere rejse internt i landet i nogle tilfælde kan være dyrere end en flyvning fra Nuuk til København. Det skal oplyses at der er forskel på kommercielle ruter og servicekontraktruter, da disse ikke kan sammenlignes af følgende årsager.

Ruten Nuuk – København drives på kommercielle vilkår, idet der flyves med store fly med høje passagertal og er brændstofeffektive som giver meget mindre enhedsomkostninger pr. sæde. Naalakkersuisut regulerer eller fastsætter ikke billetpriserne på de kommercielle ruter.

Indenrigsflyvningerne til især yderdistrikter og mindre bosteder er derimod omfattet af servicekontrakter til passagerbefordring. For at sikre, at der er transportmuligheder, ydes der tilskud fra Landskassen. På trods heraf, er drift af ruterne meget omkostningstunge. Befolkningen er spredt ud over et meget stort område, som kræver et stort netværk af små helikoptere og fly med meget højere enhedsomkostninger end store fly. Indenrigstrafikken er meget sårbar over for vejr som medfører store udgifter til ophold for strandede passagerer og meget høje drifts- og vedligeholdelsesomkostninger.

Naalakkersuisut arbejder løbende på at optimere infrastrukturen. Nye lufthavne i både Nuuk og Qaqortoq er taget i brug, mens den nye lufthavn i Ilulissat indvies i efteråret 2026. Udover de tre lufthavne, arbejdes der videre med nye regionale lufthavne i Østgrønland, Diskobugten og Sydgrønland. Disse projekter er på forundersøgelsesstadiet. Målet er at skabe mere effektive ruter som kan binde hele landet bedre sammen, herunder i en økonomisk sammenhæng.

Til trods for tiltag for at effektivisere infrastrukturen vil geografien og landets spredte befolkning formentlig altid medføre en forskel på priserne på indenrigsruterne og de internationale.

Jeg håber, at det ovenstående besvarer dine spørgsmål.

Med venlig hilsen


Iddimannngiut Jensen Bianco