

Bilag 4



Inatsisartuts Finansudvalg
Inatsisartuts Anlægsudvalg
/her

Supplerende besvarelse til spørgsmål på mødet 11/10-2018

Kære Udvalgsmedlemmer,

24-10-2018

Sags nr.: 2017 - 24538

Dok. nr. 34448336

Jeg vil først takke for muligheden for den lovtekniske gennemgang af ændringsforslaget til Inatsisartutlov nr. xx af xx. xxx 2018 om rammebetingelser for anlæg, drift og finansiering af international lufthavn i Nuuk og i Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq.

Postboks 909

3900 Nuuk

Tlf.: (+299) 34 50 00

E-mail: box909@nanoq.gl

Fax: (+299) 34 63 56

www.naalakkersuisut.gl

Der blev på mødet stillet nogle spørgsmål, som jeg her vil komme med en skriftlig besvarelse af.

Hvorfor er basisscenariet ikke ændret i de nye beregninger?

Svar: Definitionen af et basisscenario er fortsættelse af den infrastruktur, som vi har i dag. Det betyder at den grundlæggende beflyvningsstruktur ikke ændrer sig. Dertil afspejler basisscenariet de nødvendige reinvesteringer, som skal foretages ved en uændret infrastruktur – herunder reinvestering i Kangerlussuaq.

Såfremt andre muligheder udforskes, vil det resultere i nye alternativ scenarier, og ikke en ændring af basisscenariet.

Denne metodiske tilgang følger Departementet for Finansers og Finansministeriets vejledning i fremstilling af samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger.

Ville det være billigere at betale renter af dyrere lån, end at dele udbyttet med Staten?

Svar: Se besvarelsen på spørgsmålet nedenfor.

Hvorfor har man regnet med en lånerente på 4% når den gængse rente er på 2%

Svar: Før den danske involvering i projekterne kom på tale, har Kalaallit Airports A/S oplyst til Naalakkersuisut, at lånoptaget har været fastsat som et 4% fastforrentet annuitetslån med en løbetid på 25 år.

Fastlæggelsen af en rente på 4% er foretaget af Kalaallit Airports A/S ud fra et forsigtighedsprincip. Renten er med vilje sat højt, for at påvise holdbarheden af Kalaallit Airports A/S' forretningsmodel. Såfremt Kalaallit Airports A/S skulle servicere gæld til en rente på 4%, har forretningsmodellen vist sig at give overskud jf. forretnings- og finansieringsplanen. Forsigtighedsprincippet er antaget ud fra samme betragtning som det lavt satte passagergrundlag mm. i samfundsøkonomisk konsekvensvurdering trin 2.

De nye lån har en løbetid på 20 år, hvilket betyder, at lånene afdrages hurtigere end antaget i Kalaallit Airports A/S' oprindelige forretnings- og finansieringsplan. Den

hurtigere afvikling giver Kalaallit Airports A/S muligheden for at blive bedre økonomisk polstret, idet de samlede ydelser på lånefinansieringen omtrent halveres, som følge af at lånerammen reduceres med 0,7 mia. kr., samt at den gennemsnitlige rente falder betragteligt.

Hvilke passagertal er der indregnet for Kangerlussuaq Lufthavn i Scenarie 2, med en 1500 meter bane i Kangerlussuaq?

Svar: Udvalgene har tidligere fået udleveret rapporten "Fem scenarier vedr. Kangerlussuaq lufthavns fremtid". Der henvises til kapitel 5 vedrørende "forventet trafikudvikling".

Rapporten blev fremsendt til Inatsisartuts Finans- og Skatteudvalg og Inatsisartuts Anlægsudvalg d. 16. juli 2018.

Forudsætningen for passagergrundlaget er gengivet her (Fem scenarier vedr. Kangerlussuaq lufthavns fremtid, side 14):

"Sker det som forudsat i alle scenarier, at alle Atlantpassagererne overflyttes til Nuuk og Ilulissat, forventes antallet af passagerer i Kangerlussuaq Lufthavn at falde til ca. 10.000 retur passagerer eller ca. 20.000 enkelt rejser i 2022. Der vil således kun være ca. 6% af det nuværende passagertal tilbage på Kangerlussuaq Lufthavn.

De ca. 20.000 passagerer vil bestå af turister, lokale rejsende samt andre, herunder rejsende i forbindelse med forskningsaktiviteter."

"Ifølge en særkørsel fra Qeqqata Kommune har Grønlands Statistik i 2016 registreret 17.300 hotelgæster i Kangerlussuaq. Heraf er 10.100 grønlandske gæster og 7.200 er gæster fra Danmark, Island og andre lande. Det antages, at en væsentlig del af de grønlandske, danske og udenlandske turister i dag kommer til Kangerlussuaq på grund af de relativt billige flypriser på Atlantrafikken – en trafik der vil bortfalde, når Atlantruten flyttes til Nuuk og Ilulissat. Turisttallet vil derfor blive reduceret. Det er forudsat i de efterfølgende beregninger, at såvel antal grønlandske og udenlandske turister vil blive halveret til ca. 8.500 gæster eller 17.000 ind- og udgående passagerer."

Opsummeringen fra rapporten er gengivet herunder:

	Scenarie 1: 2.810 m. bane	Scenarie 2: 2.200 m. bane	Scenarie 3: 1.500 m. bane	Scenarie 4: 1.199 m. bane	Scenarie 5: 799 m. bane
Danske, grønlandske og udenlandske passagerer	17.000	17.000	17.000	17.000	17.000
Trafik af SFJ beboere	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500
Forskning m.v.	500	500	500	500	500
Krydstogt passagerer	7.000	7.000			
I alt	27.000	27.000	20.000	20.000	20.000

Hvorledes påvirker aftalen med Staten rentabiliteten i de nye lufthavne – hvor hurtigt giver de overskud?

Svar: I starten vil Kalaallit Airports A/S have et regnskabsmæssigt underskud, men fra dag 1 vil der være et positivt likviditetsbidrag. Nuuk lufthavn forventes f.eks. at give overskud fra første dag. Dette var også tilfældet før det danske bidrag blev en realitet. Samlet set forventes pengestrømmene i Kalaallit Airports A/S at være positive fra 2024.

Er tekstanmærkningerne i Finansloven nødvendige, hvis denne lov bliver vedtaget og hvilke tekstanmærkninger skal være i Finansloven, selv om loven bliver vedtaget?

Svar: Det er Naalakkersuisut's vurdering, at tekstanmærkningerne endnu er relevante. Naalakkersuisut forventer at tage stilling til behovet for en videreførelse eller ajourføring af tekstanmærkningerne, når Inatsisartut's endelige beslutning vedrørende anlægsloven er kendt.

Naalakkersuisut forventer under alle omstændigheder at fremsætte et ændringsforslag til tekstanmærkningerne i FFL19 med henblik på at korrigere nogle mindre sproglige forskelle i den danske og den grønlandske udgave. Der vil ligeledes blive fremsendt en tillægsbevillingsansøgning til Finans- og Skatteudvalget med henblik på korrektion af de samme forhold i FL2018.

Hvordan påvirker aktionæroverenskomsten de samfundsøkonomiske beregninger, i forbindelse med at den ikke er forhandlet endnu.

Svar: Rammerne for aktionæroverenskomsten ligger i aftalen mellem Naalakkersuisut og regeringen, som er gengivet i bemærkningerne til ændringsforslaget:

"Der indgås en ejerftale med aktionærrettigheder, der som de væsentligste elementer indeholder bestemmelser om (i) principper for ejerskabet, (ii) vetorettigheder, (iii) ledelsessammensætning, (iv) forventninger til udbytte, (v) ændringer i ejerandele samt ejersammensætning, (vi) informationsstrømme, (vii) tvistløsning, (viii) relationer mellem parterne og øvrige tredjeparter i overensstemmelse med principper om armslængde og markedsvilkår."

Dermed er punkt 4 –"forventninger til udbytte", det punkt, som har relevans for de samfundsøkonomiske beregninger. Formandens Departement har orienteret Departementet for Boliger og Infrastruktur om, at der er gensidig forståelse med Finansministeriet, som forhandler på vegne af regeringen om, at der ikke skal føres aggressiv udbyttepolitik, da en sådan vil være hindrende for Kalaallit Airports A/S' mulighed for at leve op til formålsbeskrivelsen.

Hvordan ser økonomien ud for landskassen, når tilbagekøbet af Air Greenland regnes med?

Svar: Et tilbagekøb af statens og SAS' aktier i Air Greenland vil i forhold til købstransaktionen ikke have nogen konsekvens for landskassen, da denne transaktionen vil være finansieret af selskabet selv. Dette vil dog betyde, at selskabet for en årrække vil have en større gældssætning, men overholder deres nøgletal.

Hvilken metode er benyttet til resultaterne? Indtægter, udgifter, passagergrundlag?

Svar: Der henvises til gennemgangen af de samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger ved Deloitte d. 19. oktober 2018.

Kan de ekstraherede oplysninger i Samfundsøkonomisk Konsekvensvurdering Trin 2 offentliggøres?

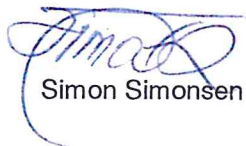
Svar: Nej. En offentliggørelse af de ekstraherede oplysninger vil være ødelæggende for konkurrenceelementet ved et udbud, og kan dermed potentielt medvirke til at anlægsprojekterne bliver dyrere for Grønland, hvilket ikke er i nogens interesse. Der henvises derudover til "*Skriftlig besvarelse på spørgsmål stillet ved 1. behandlingen af punkt 21 på XM2018*" af 14. juni 2018, som foreligger på Inatsisartuts hjemmeside.

Inatsisartuts Finans og Skatteudvalg har dog fået udleveret den fulde version af rapporten uden ekstraheringer.

Spørgsmål vedrørende aftalen med Staten bedes stillet til Formanden for Naalakkersuisut.

Spørgsmål vedrørende aftaler om brug af Kangerlussuaq Lufthavn af henholdsvis Forsvaret og Amerikansk Militær, bedes stillet til Naalakkersuisoq for Udenrigsanliggender.

Med venlig hilsen



Simon Simonsen



Inatsisartuts Finans- og Skatteudvalg d. 11. oktober 2018

Ændringsforslag til:

Forslag til Inatsisartutlov om rammebetingelser for anlæg, drift og finansiering af international lufthavn i Nuuk og i Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq

- Lovteknisk gennemgang v. Naalakkersuisoq Simon Simonsen



*”Aftale mellem regeringen og Naalakkersuisut
om
dansk engagement i lufthavnsprojektet i Grønland
og styrket erhvervssamarbejde mellem Danmark og Grønland”*

--000000--

Direkte konsekvenser:

- Ændringer i ejerskab af Kalaallit Airports A/S
- Ændrede økonomiske konsekvenser for projekterne

Oversigt - ændringsforslaget

	Lov §	Ændringsforslag	Stk.	Bemærkning
Kapitel 1	1	Ja	Stk. 2 og ny stk. 3	Præcisering af selskabskonstruktion ved dansk medejerskab
Kapitel 2	2	Nej		
	3	Nej		
	4	Nej		
Kapitel 3	5	Nej		
Finansiering	6	Ja	Stk. 2 og 3	Bemyndigelse til regeringens indskud af aktiekapital samt aktionærrettigheder
	Ny §	Ja	Stk. 1	Ny særskilt § vedr. apportindskud af Nuuk og Ilulissat – tidligere § 6 stk. 4.
	7	Nej		
	8	Nej		
	9	Nej		
Kapitel 4	10	Nej		
Udbud og ansættelsesforhold	11	Ja	Stk. 1. litra 1, 2 og 3	Simplificering af sundhedsforhold. Varetages bedre i sundhedslovgivningen.
	12	Nej		
	13	Nej		
Kapitel 5	14	Nej		
	15	Nej		
Kapitel 6	16	Nej		
	17	Nej		
Kapitel 7	18	Nej		
Kapitel 8	19	Nej		
Kapitel 9	20	Ja	Stk. 2.	Præcisering af stempelafgifter jf. ændringerne i ny § vedr. apportindskud.
Kapitel 10	21	Ja	Stk. 1.	Ikrafttræden – præciseret til at træde i kraft ved vedtagelsen.

§1

Ændret Stk. 2 og ny Stk. 3

- Nu er der ingen krav om, at datterselskaber skal være 100 % ejet af Kalaallit Airports A/S.
- Datterselskabet til Nuuk og Ilulissat kan have flere ejere og herunder staten.
- Stk. 3 definerer Kalaallit Airports A/S således, at der ikke skal skrives "datterselskaber" ind i de resterende bestemmelser.

❖ § 1, stk. 2 affattes således: "Stk. 2. Kalaallit Airports A/S kan varetage opgaverne omfattet af stk. 1 i et eller flere datterselskaber. Selvstyret kan stifte nødvendige 100% ejede holdingselskaber eller søsterselskaber, til varetagelse af opgaverne omfattet af stk. 1."

❖ Som stk. 3 indsættes: "Stk. 3. I lovens øvrige bestemmelser omfatter Kalaallit Airports A/S tillige eventuelle datterselskaber til varetagelse af opgaverne omfattet af stk. 1."

§1

Hvad er nyt? Det med blåt.

- § 1. Inatsisartutloven fastlægger rammebetingelserne for Kalaallit Airports A/S' anlæg, finansiering og drift af international lufthavn i Nuuk og Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq, jf. dog § 3, stk. 2.
- Slettet gammel stk. 2:
- ~~Stk. 2. Kalaallit Airports A/S kan stifte 1 eller flere 100%-ejede datterselskaber til varetagelse af opgaverne omfattet af stk. 1.~~
- Ny stk. 2:
- Stk. 2. Kalaallit Airports A/S kan varetage opgaverne omfattet af stk. 1 i 1 eller flere datterselskaber. Selvstyret kan stifte nødvendige 100% ejede holdingselskaber eller søsterselskaber, til varetagelse af opgaverne omfattet af stk. 1.
- Ny stk. 3:
- Stk. 3. I lovens øvrige bestemmelser omfatter Kalaallit Airports A/S tillige eventuelle datterselskaber til varetagelse af opgaverne omfattet af stk. 1

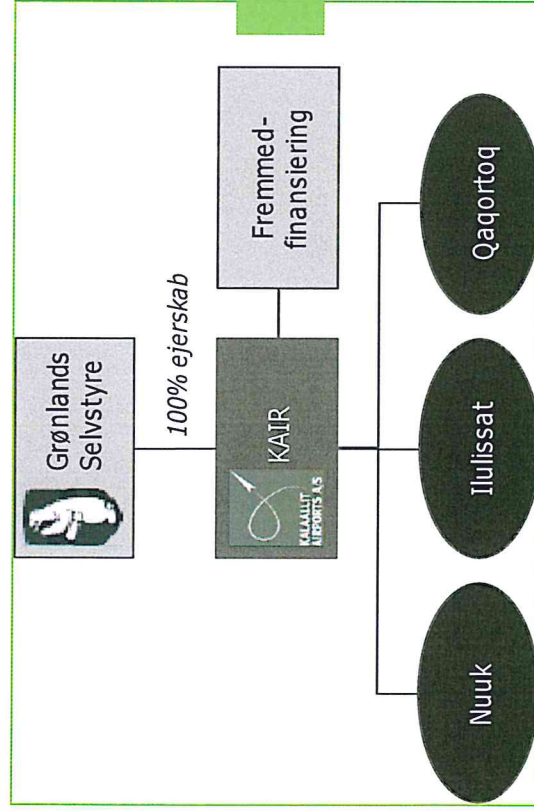
§1

Selskabs konstruktion

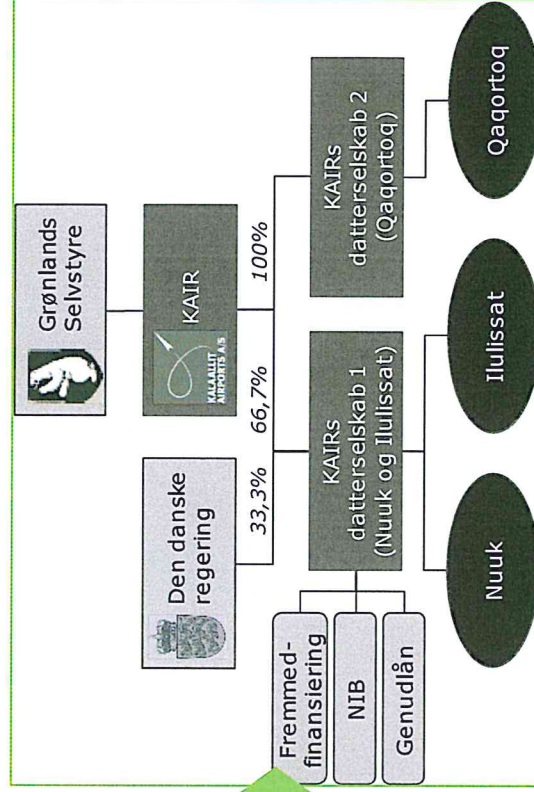


NAALAKKERSUISUT
GOVERNMENT OF GREENLAND

Før aftalen:



Efter aftalen:



§6

Ændret stk. 2 og 3



- Stk. 2, bemyndiger Naalakkersuisut til at lade staten tegne aktiekapital på 700 mio. kr. i Nuuk og Ilulissat.
- Stk. 3. bemyndiger Naalakkersuisut til at indgå ejeraftale med den danske regering om aktionærrettigheder. Den konkrete aftale forhandles mellem Formandens Departement og Finansministeriet.
- ❖ § 6 affattes således:
 - ❖ Stk. 2. Kapitalforhøjelse kan tegnes af Naalakkersuisut ved kontant kapitalindskud med op til 2,1 mia. kr. og ved apportindskud efter § 01. Naalakkersuisut bemyndiges herudover til at lade en kontant kapitalforhøjelse tegne af staten med op til 0,7 mia. kr. i Kalaallit Airports A/S' datterselskab til anlæg og drift af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat.
 - ❖ Stk. 3. Naalakkersuisut bemyndiges til, at indgå ejeraftale med den danske regering om aktionærrettigheder i Kalaallit Airports A/S' datterselskab til anlæg og drift af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat.

§6

Hvad er nyt? Det med blåt.

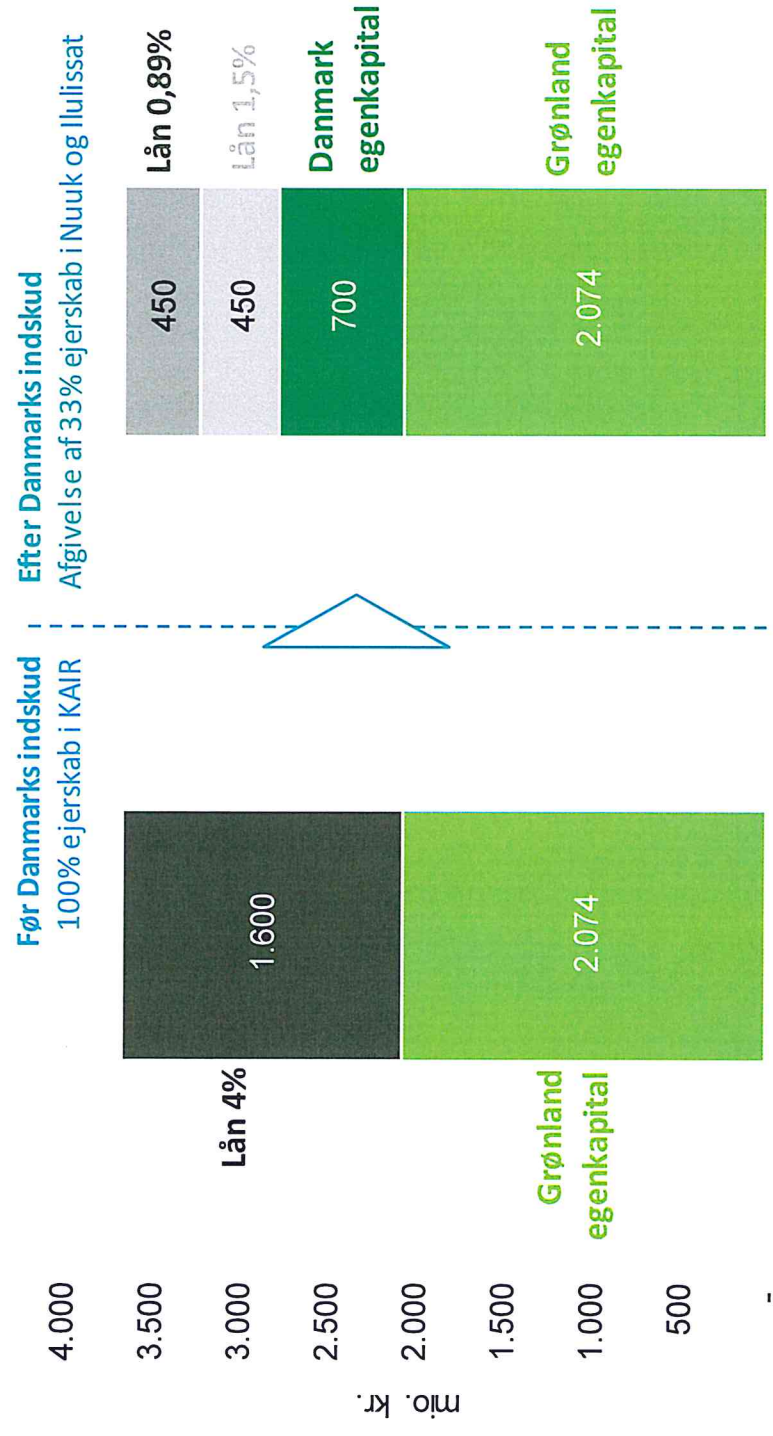
- § 6. Naalakkersuisut bemyndiges til at forhøje aktiekapitalen i Kalaallit Airports A/S over 1 eller flere omgange.
- Udvidet stk. 2:
 - Stk. 2. Kapitalforhøjelse kan tegnes af Naalakkersuisut ved kontant kapitalindskud med op til 2,1 mia. kr. og ved apportindskud efter § 01. Naalakkersuisut bemyndiges herudover til at lade en kontant kapitalforhøjelse tegne af staten med op til 0,7 mia. kr. i Kalaallit Airports A/S' datterselskab til anlæg og drift af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat.
- Ny stk. 3:
 - Stk. 3. Naalakkersuisut bemyndiges til, at indgå ejeraftale med den danske regering om aktionærrettigheder i Kalaallit Airports A/S' datterselskab til anlæg og drift af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat.
- De gamle stk. 3 og 4 er flyttet til den nye § 01:

§6

Finansiering



NAALAKKERSUISUT
GOVERNMENT OF GREENLAND



Kilde: Departementet for Finanser og Skatter, Kalaallit Airports A/S

Ny § 01



- §-nummeret omskrives senere til § 7 – nummereringen af de følgende §§ konsekvensrettes i samme omgang af Inatsisartuts Bureau.
- Stk. 1 i den nye § præciserer muligheden for håndtering af værdien af de eksisterende anlæg.
- Datterselskabet vedr. Nuuk og Ilulissat vil nu få delt ejerskab mellem Grønlands Selvstyre og staten. Da værdien af datterselskabet forventes påvirket af apportindskuddet, kan dette have indflydelse på fordelingen af ejerskabet. Derfor er muligheden for at værdien af de eksisterende anlæg kan ydes som et lån nu aktuel, da det ikke øger selvstyrets andel af egenkapitalen i forhold til statens.
- ❖ Efter § 6 indsættes som ny paragraf:
 - ❖ ”§ 01. Naalakkersuisut kan ved aftale eller apportindskud overdrage Grønlands Selvstyres bestående lufthavne i Nuuk og Ilulissat, herunder faste ejendomme og tekniske anlæg eller dele deraf samt arealrettigheder til Kalaallit Airports A/S’ datterselskab til anlæg og drift af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat. En eventuel købesum kan berigtiges ved, at Grønlands Selvstyre yder lån til Kalaallit Airports A/S’ datterselskab til anlæg og drift af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat.”

Ny § 01

Hvad er nyt? Det med blåt.

- Det gamle slettede:
- Stk. 3. Kapitalforhøjelse tegnes herudover af Naalakkersuisut ved apportindskud af Grønlands Selvstyres bestående lufthavne i Nuuk og Ilulissat, herunder faste ejendomme og tekniske anlæg eller dele deraf samt tilhørende arealrettigheder.
- Stk. 4. Ved apportindskud, jf. stk. 3 overtager Kalaallit Airports A/S ikke ansvaret for eventuel jordforurening på de apportindskudte aktiver, som er sket forud for overtagelsestidspunktet. Grønlands Selvstyre friholder Kalaallit Airports A/S for eventuelle forpligtelser og omkostninger, der måtte følge heraf.
- Det nye:
- Efter § 6 indsættes som ny paragraf:
- § 01. Naalakkersuisut kan ved aftale eller apportindskud overdrage Grønlands Selvstyres bestående lufthavne i Nuuk og Ilulissat, herunder faste ejendomme og tekniske anlæg eller dele deraf samt arealrettigheder til Kalaallit Airports A/S' datterselskab til anlæg og drift af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat. En eventuel købesum kan berigtiges ved, at Grønlands Selvstyre yder lån til Kalaallit Airports A/S' datterselskab til anlæg og drift af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat.
- Bestemmelsen om jordforurening er slettet, da det er vurderet at det håndteres mere hensigtsmæssigt i overdragelsesaftalen.

§11

Omskrevet – simplificeret

- Indholdet er nu reduceret fra 6 punkter til 3.
 - Ændringerne har præciseret bestemmelserne vedrørende sundhedsforhold betragteligt. De tidligere særbestemmelser håndteres mere hensigtsmæssigt i ressortlovgivningen for sundhed.
 - Således vil de kommende foranstaltninger ikke være isoleret til netop disse anlægsprojekter, men ramme bredere og mere hensigtsmæssigt.
-
- ❖ § 11, stk. 1 affattes således:
 - ❖ ”Kalaallit Airports A/S skal sikre, at en arbejdsgiver, der anvender udenlandske bygge- og anlægsarbejdere ved bygge- og anlægsarbejde omfattet af § 8, stk. 1, er kontraktligt forpligtet til følgende:
 - ❖ 1) Tegne og afholde udgiften til lovpligtig arbejdsskadeforsikring og erhvervssygdомssikring.
 - ❖ 2) Tegne og afholde udgiften til forsikring til dækning af sundhedsvæsenets udgifter til evakuering, transport og behandling af syge og tilskadekomne bygge- og anlægsarbejdere, der ikke har ret til gratis ydelser efter den til enhver tid gældende lovgivning om sundhedsvæsenets ydelser.
 - ❖ 3) Sikre og afholde udgiften til, at de udenlandske bygge- og anlægsarbejdere forlader Grønland, når de ikke længere er beskæftigede ved bygge- og anlægsarbejde omfattet af § 8, stk. 1.

§11

Hvad er udgået? Det med grønt.



- § 11. Kalaallit Airports A/S skal sikre, at en arbejdsgiver, der anvender udenlandske bygge- og anlægsarbejdere ved bygge- og anlægsarbejde omfattet af § 8, stk. 1, er kontraktligt forpligtet til følgende:
 - 1) Tegne og afholde udgiften til lovpligtig arbejdsskadeforsikring og erhvervssygdomssikring. Arbejdsgiverens pligt til at tegne og afholde udgiften til forsikring skal fremgå af ansættelsesaftalen.
 - 2) Tegne og afholde udgiften til forsikring til sikkerhed for betaling af udgifter til evakuering, transport og behandling af syge og tilskadekomne udenlandske bygge- og anlægsarbejdere. Arbejdsgiverens pligt til at tegne og afholde udgiften til forsikring skal fremgå af ansættelsesaftalen.
- Ny 2) Tegne og afholde udgiften til forsikring til dækning af sundhedsvæsenets udgifter til evakuering, transport og behandling af syge og tilskadekomne bygge- og anlægsarbejdere, der ikke har ret til gratis ydelser efter den til enhver tid gældende lovgivning om sundhedsvæsenets ydelser.
- 3) Indgå aftale med Departementet for Sundhed angående omfang af sundhedsbetjening og betaling herfor før igangsættelse af bygge- og anlægsarbejde.
- 4) Gennemføre sundhedsundersøgelser og screeninger af udenlandske bygge- og anlægsarbejdere i overensstemmelse med krav fastsat af de grønlandske sundhedsmyndigheder.
- 5) 3) Sikre og afholde udgiften til, at de udenlandske bygge- og anlægsarbejdere forlader Grønland, når de ikke længere er beskæftigede ved bygge- og anlægsarbejde omfattet af § 8, stk. 1.
- 6) Sikre, at sundhedsuddannede personer er til stede på eller nær ved arbejdsstedet, som sikrer tilstrækkelig og relevant sundhedsmæssig betjening ved sygdom og tilskadekomst.
- Stk. 2. Naalakkersuisut kan fastsætte regler for udenlandske bygge- og anlægsarbejders sundhedstilstand, herunder om undersøgelse og dokumentation.

§11

Tværdpartmental drøftelse 1/2



- Tværdpartmental dialog mellem Formandens Departement, Departementet for Finanser, Departementet for Sundhed og Forskning, samt Departementet for Boliger og Infrastruktur har drøftet følgende:
- Litra 1) Slettet:
- "Arbejdsgiverens pligt til at tegne og afholde udgiften til forsikring skal fremgå af ansættelsesaftalen."
- Det er ikke relevant at angive hvor pligten skal fremgå i dette lovforslag.
- Litra 2) Omformuleret:
- Sætningen blev omformuleret af Departementet for Sundhed og Forskning, til en mere hensigtsmæssig ordlyd.
- Litra 3) Slettet:
- "Indgå aftale med Departementet for Sundhed angående omfang af sundhedsbetjening og betaling herfor før igangsættelse af bygge- og anlægsarbejde."
- Departementet for Finanser og Departementet for Sundhed og Forskning, blev enige om at de finansielle aspekter af sundhedsvæsenets betjening bedst håndteres i Finansloven, og ikke særlovgivning.

§11

Tværdpartmental drøftelse 2/2

- Litra 4) Slettet:
- "Gennemføre sundhedsundersøgelser og screening af udenlandske bygge- og anlægsarbejdere i overensstemmelse med krav fastsat af de grønlandske sundhedsmyndigheder."
- Screeninger bør ikke begrænses til dette projekt, men bør gælde bredere. Dette er væsentligt for Sundhedsvæsenet. Derfor tages dette op i kommende sundhedslovgivning.

- Litra 6) Slettet:
- "Sikre, at sundhedsuddannede personer er til stede på eller nær ved arbejdsstedet, som sikrer tilstrækkelig og relevant sundhedsmæssig betjening ved sygdom og tilskadekomst."
- Den oprindelige begrundelse lændede sig op af storskalaloven. Da projekterne er bynære, vil presset i stedet overføres på de lokale sundhedsfaciliteter. De eventuelle økonomiske implikationer håndteres bedst i Finansloven.

- Stk. 2. Slettet:
- "Naalakkersuisut kan fastsætte regler for udenlandske bygge- og anlægsarbejders sundhedstilstand, herunder om undersøgelse og dokumentation."
- Dette relaterer sig til sundhedsscreeninger, som er slettet jf. slettet litra 4. Det håndteres mere hensigtsmæssigt i sundhedslovgivningen.

§20

Ændret stk. 2.



- § 20 er blevet præciseret i forhold til ændringerne i den nye § 01 omkring apportindskud.
 - Referencen er konsekvensrettet til den nye § 01.
 - Departementet for Boliger og Infrastruktur oversender snarest et rettelsesblad til ændringsforslaget. Referencen til ”stk. 2.” i den nye § er forkert.
-
- ❖ § 20, stk. 2 affattes således:
 - ❖ ” Stk. 2. Stempelfritagelse omfatter tillige dokumenter og lånedokumenter mv., der udfærdiges i forbindelse med overdragelse til Kalaallit Airports A/S af aktiver omfattet af § 01, ~~stk. 2.~~”

§21

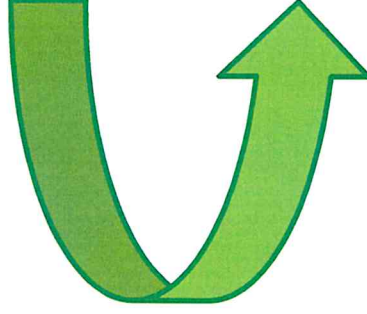
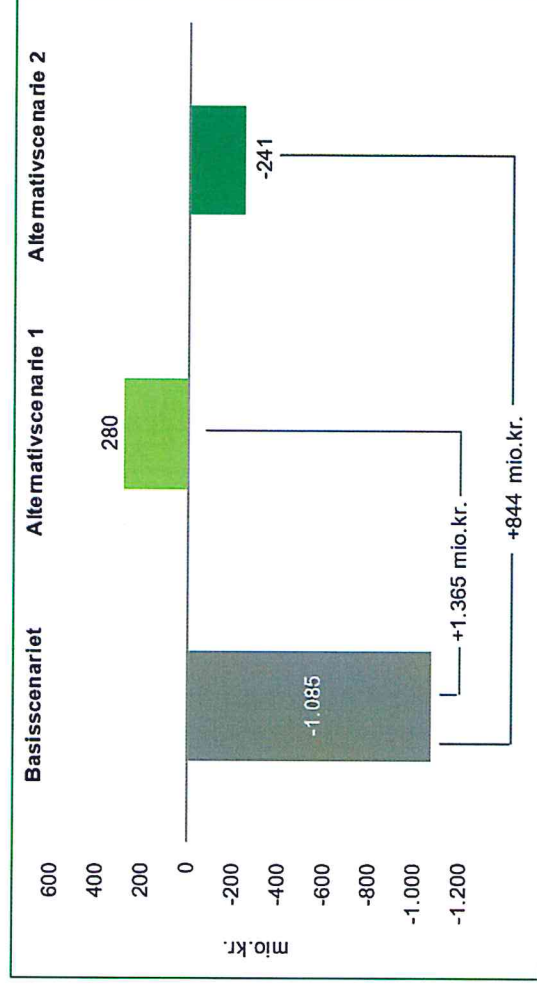
Ændret stk. 1.

- Det foreslås, at forslaget træder i kraft ved vedtagelse og således at arbejdet med projekterne kan videreføres uden unødige forsinkelser.
- Departementet for Boliger og Infrastruktur oversender snarest et rettelsesblad til ændringsforslaget. Frem for at skrive specifik dato, skrives der i stedet: "ved vedtagelsen".
- ❖ **§ 21 affattes således:**
- ❖ **"§ 21. Denne Inatsisartutlov træder i kraft den 22. oktober 2018."**
- ❖ **§ 21 affattes således:**
- ❖ **"§ 21. Denne Inatsisartutlov træder i kraft ved vedtagelsen."**

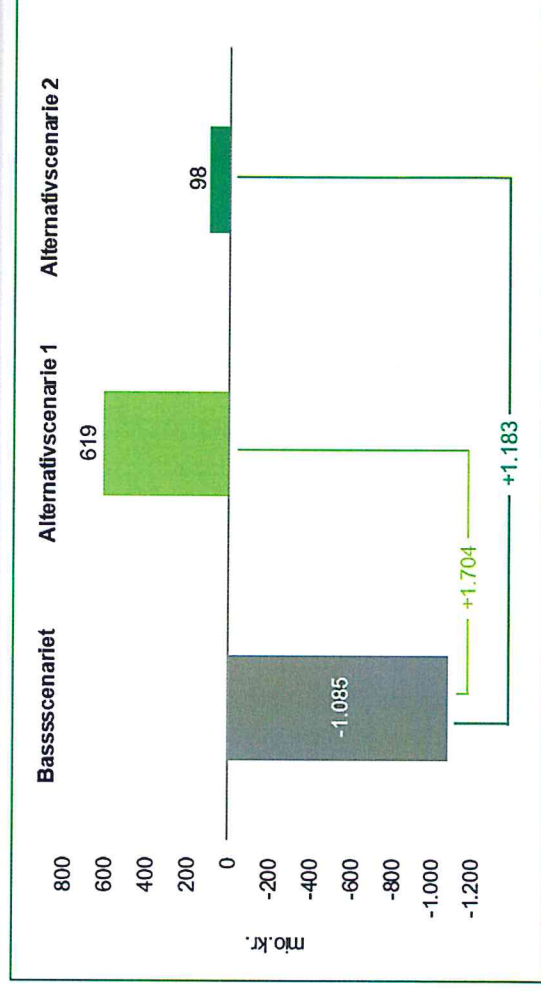
Økonomiske konsekvenser



- Oprindelige økonomiske konsekvenser:



- Konsekvenser af ændringsforslaget:



Økonomiske konsekvenser

Forudsætninger

- De samfundsøkonomiske konsekvenser af Aftalen er beregnet på baggrund af en række forudsætninger i relation til indholdet af den kommende ejeraftale/aktionæroverenskomst mellem regeringen og Naalakkersuisut.
- 33 % af det oprindeligt forudsatte udbytte fra Kalaallit Airports A/S til Grønlands Selvstyre udloddes til staten.
- Alle besparelserne på finansieringsomkostningerne anvendes til at reducere brugerbetalingen.
- I tråd med metodikken i den samfundsøkonomiske analyse antages 51 % af brugerne af atlantlufthavnene at være "samfundsrelaterede" (passagerer med tilknytning til Grønland). Det er derfor kun 51 % af besparelserne på finansieringsomkostninger, som kan indregnes i den samfundsøkonomiske analyse.
- De resterende 49 % tilfalder turister og forretningsrejsende uden direkte relation til Grønland og indregnes derfor ikke.
- Da værdien af de eksisterende lufthavne i Nuuk og Ilulissat ikke er kendt, forudsættes værdien heraf i beregningen at udgøre 0 kr.
- Deloitte kommer her den 18. oktober, og har mulighed for at forelægge de nye samfundsøkonomiske beregninger for udvalgte.