

Bilag 6-1



Inatsisartuts Finans- og Skatteudvalg
/Her

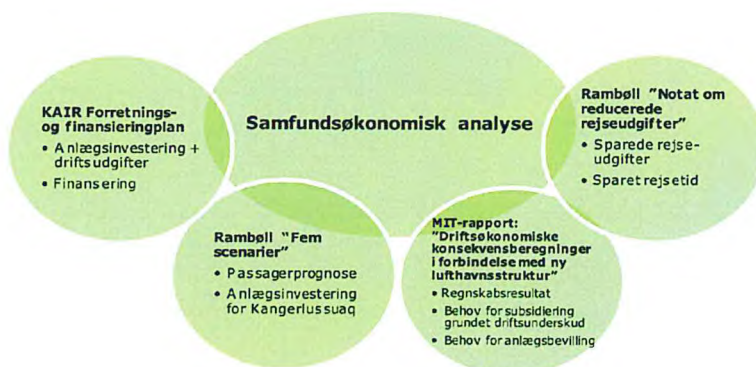
Besvarelse af Finans- og Skatteudvalgets spørgsmål vedrørende lufthavne

Jeg vil gerne takke Udvalget for den grundige behandling af nærværende lovforslag og ikke mindst for de modtagne uddybende spørgsmål.

Indledningsvist skal jeg kort orientere Udvalget om, hvilke analyser og delanalyser, der ligger til grund for nærværende lovforslag og for de samfunds- og budgetøkonomiske beregninger heraf. Størstedelen af materialet er allerede tilgået Udvalget, mens andet medsendes i form af bilag til nærværende svar. Endelig vil visse dele af materialet blive eftersendt snarest muligt.

Som det er Udvalget bekendt, går mange års forberedende arbejde forud for nærværende lovforslag. Mængden af materiale, analyser og beregninger er stor. Det er derfor vigtigt, at Udvalget og Naalakkersuisut deler opfattelse af, hvad der anses for det primære baggrundsmateriale til lovforslaget, og dermed ligeledes deler opfattelse af, hvilket materiale, der ikke indgår i baggrundsmaterialet. At eksisterende materiale ikke direkte indgår skyldes eksempelvis, at det er forældet, at nyere materiale har erstattet det eller at materialet er udarbejdet i en anden sammenhæng, end denne.

Af følgende figur fremgår det dokumentationsgrundlag, der ligger til grund for de gennemførte beregninger de samfundsøkonomiske vurderinger.



Et eksempel på materiale, der ikke indgår i baggrundsmaterialet for beregningerne er rapporten *"Turisme, Udvikling og vækst gennem ændret lufthavnsstruktur"*, Rambøll 2015. Rambøll har til brug for de nye beregninger udarbejdet et opdateret notat, "Notat om reducerede rejseudgifter" som erstatning for turismerapportens afsnit om rejseudgiftsbesparelser.

Turismerapporten er relevant i forhold til turisme, men andre vigtige hensyn er ikke nødvendigvis vurderet og vægtet i denne rapport. Eksempelvis forsyningssikkerhed for borgerne, frekvens eller operationel sammenhæng på tværs af vort store land. En anden grund til, at den ikke omfattes som baggrundsmateriale er, at der netop er gennemført opdaterede og væsentlig mere fyldestgørende økonomiske og operationelle analyser, hvori der med et bredt anlagt sigte og fokus ses på effekterne i den samlede lufthavnsstruktur.

Således udgør nedenstående materiale det primære baggrundsmateriale, og Naalakkersuisut skal hermed foreslå, at den fremadrettede debat i det væsentlige forankres heri.

Materiale, der allerede er tilgået Udvalget:

- Samfundsøkonomisk konsekvensvurdering, Trin 1
- Samfundsøkonomisk konsekvensvurdering, Trin 2
- Sammenfatning af den samfundsøkonomiske analyse, Trin 2
- Kalaallit Airports A/S' Forretnings og Finansieringsplan
- Naalakkersuisuts oplæg til og orientering fra Finans- og Skatteudvalget om afgørelse i sag nr. 2016-713
- PowerPoint præsentation af beslutningsproces fra Seminar på Hotel Hans Egede 30. maj 2018
- Naalakkersuisoq Simon Simonsens følgebrev til teknisk gennemgang af lov
- PowerPoint præsentation– teknisk gennemgang af lovforslag brugt 27. juni 2018
- Stiftelsesdokument Kalaallit Airports A/S
- Vedtægter Kalaallit Airports A/S
- Landstingslov om flyvepladser samt bemærkninger til loven
- Naalakkersuisuts oplæg til og orientering fra Finans- og Skatteudvalget om afgørelse i sag nr. 2017-776
- Brev fra Finansudvalget med anmodning om teknisk gennemgang af lovforslag
- Brev af 13.12.2017 til Finans og Skatteudvalget samt Anlægsudvalget
- Rapport: Fem scenarier vedrørende Kangerlussuaq Lufthavns fremtid

Materiale, der eftersendes snarest muligt:

- Bilag 1: Bidrag til svar, Kalaallit Airports A/S
- Bilag 2: Supplerende bidrag til besvarelse af spørgsmål 35, Kalaallit Airports A/S
- Besvarelse af spørgsmål fra Finans- og Skatteudvalget under gennemgang af lovforslaget den 28. juni 2018
- Scenarieanalyse om Narsarsuaq's fremtid

Omkring Kalaallit Airports A/S skal jeg for en god ordens skyld nævne, at selskabets tegnes af selskabets bestyrelse og direktion. Selskabets Forretnings- og Finansieringsplan udgør en forudsætning for det samlede analysegrundlag, ligesom den bidrager med nyttig indsigt i lufthavnsplankens potentiale og økonomiske konsekvenser. Forretnings- og Finansieringsplanen er udarbejdet af Kalaallit Airports A/S, og det er

Kalaallit Airports A/S, der står til ansvar herfor. Henvisninger hertil i nærværende svar notat sker med samtykke fra Kalaallit Airports, og eventuelle uddybende spørgsmål hertil, bør rettes til selskabets ved dennes bestyrelse eller direktion.

Det skal i den forbindelse endvidere nævnes, at en række besvarelser og bilag i nærværende svarnotat underlægges fortrolighed, da de henviser mere eller mindre direkte til elementer i Kalaallit Airports Forretnings- og Finansieringsplan, som ud fra forretningsmæssige hensyn skal holdes fortrolige.

Idet jeg nedenfor besvarer spørgsmålene i den rækkefølge og struktur, de er blevet stillet, ønsker jeg Udvalget fortsat god arbejdslyst.

Til Kapitel 1 – Formål og organisation:

Spørgsmål 1: Hvordan vil Qaqortoq lufthavn organisatorisk indgå i Kalaallit Airports A/S (KAIR) ejerskabsmæssigt og i forhold til finansiering, anlæggelse og drift af den kommende lufthavn i Qaqortoq.

Svar: Lufthavnen i Qaqortoq forventes at indgå i Kalaallit Airports A/S portefølje på lige fod med lufthavnene i Nuuk og Ilulissat for så vidt angår ejerskab, anlæggelse og drift.

Hvad angår finansieringen af lufthavnen i Qaqortoq, forudsættes denne 100 % finansieret ved indskud af egenkapital. Dette skal forstås således, at det samlede egenkapitalindskud modsvarer 100 % af anlægsomkostningerne til lufthavnen i Qaqortoq. Den resterende andel af egenkapitalindskuddet sker til delfinansiering af investeringerne i lufthavnene i Nuuk og Ilulissat.

Se dog svaret på spørgsmål 2.

Spørgsmål 2: Hvornår besluttede Naalakkersuisut sig for at udskille Qaqortoq lufthavn fra de to øvrige?

Svar. Naalakkersuisut har ikke besluttet at udskille lufthavnen i Qaqortoq. Med lovforslaget stilles forslag om at muliggøre en eventuel alternativ organisatorisk forankring af lufthavnen i Qaqortoq, såfremt dette måtte vise sig økonomisk eller driftsmæssigt hensigtsmæssigt.

Der findes således flere mulige organisatoriske og ejermæssige forankringer af lufthavnen i Qaqortoq, der kan medvirke til at skabe de bedste vilkår for såvel lufthavnen i Qaqortoq, de nye atlantlufthavne og finansieringsmulighederne heraf samt landets øvrige lufthavne. Sådanne alternative organisatoriske forankringer kan såvel ske internt i Kalaallit Airports A/S i et datterselskab eller ved mere eller mindre ekstern organisatorisk forankring i et 100 % ejet søster- eller holdingselskab eller alternativt i eksempelvis Mittarfeqarfiit. En anden mulighed er, at lufthavnen finansieres af Landskassen, ejes og opføres af Kalaallit Airports A/S og drives af Mittarfeqarfiit.

Se videre svaret på spørgsmål 18.

Spørgsmål 3: Er det alene Nuuk og Ilulissat, som kommer til at høre under ét samlet selskab?

Svar: Nej, se svaret på Spørgsmål 1 hhv. 2.

Spørgsmål 4: Kommer Qaqortoq lufthavn til at høre under Mittarfeqarfiit eller KAIR?

Svar: Lufthavnen i Qaqortoq kommer til at høre under Kalaallit Airports A/S. Se dog endvidere svarene på Spørgsmål 1 hhv. 2.

Til Kapitel 2 – Nye lufthavne:

Spørgsmål 5: Hvad er status for Qaqortoq lufthavn mht. regularitet og placering?

Svar: Naalakkersuisut har indhentet bidrag til svar fra Kalaallit Airports A/S. Der henvises endvidere til Bilag 1 for uddybende herom.

De tidligere gennemførte numeriske beregninger, vindtunnelforsøg og vindregistreringer fra en markbaseret vejstation, der har dannet grundlag for den beregnede vejrbetingede åbningstid for landing i Qaqortoq, har medført et overraskende dårligt resultat på kun 75-80 % forventet åbningstid. Dette skyldes primært risikoen for kritisk, terræninduceret turbulens allerede ved 11-12 m/s vindstyrke, fra relativt hyppigt forekommende vindretninger.

KAIR har derfor, sammen med sine rådgivere, igangsat et arbejde med at foretage en verifikation af de parametre, der indgår i de bagvedliggende beregningsmodeller. Dette sker i tæt samarbejde med INUPLAN, ASIAQ, FORCE og testpiloter fra Air Greenland, med det formål at skabe bedre grundlag for estimering af den samlede vejrbetingede regularitet for lufthavnen i Qaqortoq.

Spørgsmål 6: Er det realistisk, at den internationale lufthavn i Ilulissat, som anlægges for at fremme landets økonomi, efter planen kun skal holde åbent tre måneder om året?

Svar: Nej, lufthavnen i Ilulissat vil være åben for beflyvning hele året. Naalakkersuisut antager, at spørgsmålet bygger på tilkendegivelser fra Air Greenland om at selskabet kun forventer at beflyve Ilulissat direkte fra Danmark i højsæsonen; dvs. tre måneder om året. Lufthavnen skal naturligvis beflyves hele året, lige som den bliver i dag.

Den nye lufthavn i Ilulissat forventes at bidrage til, at operatørerne viderefører og ikke mindst videreudvikler den eksisterende trafik, hvor Air Greenland beflyver lufthavnen hele året og Air Iceland Connect beflyver lufthavnen store dele af året. Hertil kommer muligheden for at andre operatører ligeledes beflyver lufthavnen.

Spørgsmål 7: Såfremt der kan skaffes midler til anlæggelsen af de internationale lufthavnsprojekter, hvornår kan anlæggelserne af disse forventes igangsat?

Spørgsmål 8: Kan Mittarfeqarfiit overtage projektering og anlæggelse af baneforlængelser op til 1199 meter for så vidt angår lufthavnene i Nuuk og Ilulissat?

Svar: I givet fald man måtte finde anledning til at forfølge dette spørgsmål yderligere, skal man være opmærksom på, at Mittarfeqarfiit ikke for nuværende besidder de fornødne kompetencer, midler eller den organisatoriske struktur til at foretage en sådan projektering endsige varetage en sådan anlægsopgave. Såvel midler og kompetencer som organisatorisk struktur er forankret i Kalaallit Airports A/S.

Dertil skal man videre være opmærksom på, at Mittarfeqarfiit med den nuværende organisering som nettostyret virksomhed ikke kan optage lån.

Såfremt Mittarfeqarfiit skulle overtage denne anlægsopgave vil der under alle omstændigheder skulle etableres en finanslovsbevilling til formålet.

Der er imidlertid ikke for nuværende gjort nærmere overvejelser om en sådan opgaveoverdragelse. Det skyldes, at en sådan struktur ikke er i overensstemmelse med det forarbejde, der er iværksat med baggrund i Inatsisartuts beslutninger på EM2015/18+167 og de opgaver, Naalakkersuisut er blevet pålagt af Inatsisartut som følge heraf. Herunder henvises i særdeleshed til de opgaver, som er igangsat med hjemmel i de af Inatsisartut godkendte tekstanmærkninger i de senere års tillægsbevillings- og finanslove.

Spørgsmål 9: Hvor stor er de forventede udgifter til KAIR udbud af Nuuk, Ilulissat samt Qaqortoq banerne?

Svar: Naalakkersuisut har indhentet bidrag til svar fra Kalaallit Airports A/S. Der henvises endvidere til Bilag 1 for uddybende herom.

Spørgsmålet forstås således, at det, der spørges om, er udgiften til selve udbudsprocessen, og ikke selve anlægsudgiften.

Udgiften til gennemførelse af selve udbudsprocessen er relativt beskeden, og vil først og fremmest omfatte udgifter til tekniske og juridiske rådgivere til den endelige færdiggørelse og udsendelse af udbudsmaterialet, besvarelse af spørgsmål fra tilbudsgiverne under udbudsprocessen, evaluering af de modtagne tilbud, samt forhandling af entreprisekontrakt med den eller de vindende entreprenører. Herudover skal der afholdes udgifter til forhandling af en kontrakt om byggeledelse og tilsyn. Samlet set skønnes udgiften til gennemførelse af den resterende del af udbudsprocessen at beløbe sig til ca. 5–10 mio. kr.

Til Kapitel 3 – Finansiering af anlæg af nye lufthavne:

Spørgsmål 10: Det fremgår af "Samfundsøkonomisk Konsekvensvurdering" ved udbygning af lufthavne, Trin2, at alternativscenarie 1 har positiv nutidsværdi, og dermed er rentabel, hvorimod alternativscenarie 2 og basisscenariet (med laveste nutidsværdi) begge har negativ nutidsværdi, og dermed er urentable. Naalakkersuisut anmodes om at forholde sig til, at Økonomisk Råd har stillet spørgsmålstegn ved ovennævnte vurderinger.

Svar: Baggrund

Udgangspunktet for den samfundsøkonomiske analyse er, at der med et bredt flertal i Inatsisartut blev truffet beslutning om lufthavns pakken på EM2015/18+167. Det vil sige, at baggrunden for den gennemførte analyse ikke har været at analysere en række forskellige investeringsmuligheder ud over lufthavns pakken og sammenligne nutidsværdien af disse forskellige investeringsmuligheder.

Naalakkersuisut forstår Økonomisk Råds notat således, at der særligt rejses to observationspunkter i relation til den samfundsøkonomiske analyse:

- Er der afgørende forskel mellem Alternativscenarierne og Basisscenariet?
- Er risikoaspektet tilstrækkeligt belyst

Nedenfor gennemgås disse 2 spørgsmål med afsæt i de analyser, Naalakkersuisut har ladet gennemføre:

Ad 1) Er der afgørende forskel mellem Alternativscenarierne og Basisscenariet?

Med henvisning til følgende afsnit i Økonomisk Råds notat forstår Naalakkersuisut observationspunktet således, at der rejses spørgsmål ved forskellene mellem nutidsværdiberegningerne af de respektive scenarier:

"I sammenligningen af de forskellige scenarier skal man således være opmærksom på, at der ikke i basisscenariet er disponeret over beløbet svarende til kapitalindskuddet i KAIR på 2,1 mia. kr. Basisscenariet (med anlægsudgifter på 1.029 mio. kr., tilføjelse) efterlader således i runde tal 1 mia. kr., der kan anvendes til andre formål. I en konservativ vurdering af basisscenariet, hvor der alene er taget højde for det ikke disponerede beløb på 1 mia. kr., vil nutidsværdien af dette scenarium derfor være tæt på nul og ikke et minus på 1.085 mio. kr.", side 9 og 10, Notat 2018-1, Økonomisk Råd 2018.

Rådets argumentation forstås dermed således, at der i Basisscenariet er 1 mia. kr. i opsparede midler, der ikke anvendes (herefter kaldet ikke disponerede midler). Videre forstås at de ikke disponerede midler kan benyttes til andre formål end lufthavne, og at de derfor bør indgå i vurderingen af Basisscenariet, som således forbedres med 1 mia. kr.

Såfremt Naalakkersuisuts forståelse af Rådets konklusion er korrekt, synes der at være tale om en anden tilgang, end den, der følger af vejledningen om samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger. Ikke disponerede midler kan ikke tillægges nutidsværdier som beskrevet ovenfor.

Hvis der dog alligevel indregnes ikke disponerede midler, er det vigtigt, at der tages højde for ikke disponerede midler i alle scenarier, og ikke kun i basisscenariet som det foreslås af Økonomisk Råd. Hertil kommer, at såfremt ikke disponerede midler indregnes i basisscenariet, vil det ikke være de opsparede midler på 1 mia. kr., som skal indregnes. Det vil i givet fald være de indtægter/fordele de opsparede midler kan generere. Argumentationen om blot at tillægge basisscenariet 1 mia. kr. kan derfor ikke følges.

Antag eksempelvis, at der betragtes to investeringsprojekter med en investeringsramme på hhv. 200 og 100 mio. kr. med nutidsværdier ved en 4 % p.a. real diskonteringsrente på hhv. 25 og minus 25 mio. kr. Hvis investeringsforskellen på henholdsvis 200 og 100

mio. kr. kunne tillægges nutidsværdien på det mindste investeringsprojekt på minus 25 mio. kr., ville det resultere i et beløb på 75 mio. kr.

Det ville imidlertid ikke betyde, at man ville vælge det urentable billigere investeringsprojekt, med en negativ nutidsværdi og lavere afkast end 4 %.

Eksempel	Investeringsprojekt 1	Investeringsprojekt 2
Investering, mio. kr.	100	200
Nutidsværdi	-25 mio. kr.	25 mio. kr.
Ikke disponerede midler	100 mio. kr.	0 kr.
Forkert resultat, nutidsværdi + ikke disponerede midler	75 mio. kr.	25 mio. kr.

Dertil skal siges, at man ved at "spare" 1 mia. kr. i Basissceneriet, også går glip af de besparelser for samfundet, som investeringen ville kunne medføre, hvilket bør medtages i den betragtning.

Nedenstående figur giver et overblik over de samlede investeringer, besparelser og netto nutidsværdi for samfundet i scenarierne i den Samfundsøkonomiske Analyse.

Nutidsværdier (mio. kr.)	Investering	Besparelser for samfundet over 25 år	Netto nutidsværdi for samfundet over 25 år	Landskassens årlige driftsresultat ² ift. Basissceneriet	Potentiale for dynamiske effekter
Basisscenerie	-1.370	285	-1.085	0	○
Alternativscenerie 1	-2.365 ¹	2.644	280	20	●
Alternativscenerie 2	-2.706 ¹	2.464	-241	5 ³	●

1) KAIR optager hertil lån som en del af finansieringen af lufthavnene Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq. Lånefinansieringen har negativ påvirkning på driften i KAIR og derved størrelsen af udlodning til Selvstyret. Dette påvirker beregningen ved at reducere besparelser for samfundet over 25 år.

2) Det årlige driftsresultat er udover de nuværende 12,9 mio. kr. fra MIT. Tallene i kolonnen er fra 2026 og fremefter (stabiliseret niveau)

3) Selvom værdien er positiv efter 2026, er der underskud i årene før 2026, og driften hænger derfor ikke sammen for Landskassen i Alternativ 2

● Fuldt potentiale ○ Intet potentiale

Den yderligere investering på 1 mia. kr. i Alternativscenerie 1 giver således anledning til besparelser for samfundet på ca. 2,6 mia. kr. over 25 år.

Derudover giver Alternativscenerie 1 mulighed for realisering af et stort potentiale for dynamiske/afledte effekter som ikke er kvantificeret og indregnet. Herunder kan nemmere og billigere transportmuligheder have store dynamiske/afledte effekter for fremtidig erhvervsudvikling, hvilket Økonomisk Råd også påpeger.

Ad 2) Er risikoaspektet tilstrækkeligt belyst:

Det fremgår af Økonomisk Råds notat, at risikoen ved lufthavns pakken ikke er tilstrækkeligt belyst. Rådet nævner dog ikke, hvilke risikoanalyser Rådet savner.

I den forbindelse er det vigtigt at bemærke, at der i den samfundsøkonomiske analyse er udarbejdet en række følsomhedsberegninger for de centrale parametre, som tilsammen

danner grundlag for risikoanalysen. Dette er i øvrigt i overensstemmelse med gældende vejledninger og praksis på området.

Dertil skal nævnes, at der i tillæg til de gennemførte risikoanalyser i den Samfundsøkonomiske Konsekvensvurdering er udarbejdet yderligere følsomhedsanalyser på anlægsudgifter i Kalaallit Airports A/S. Konklusionerne heri er de samme som for følsomhedsanalyserne i den Samfundsøkonomiske Konsekvensvurdering.

Følsomhedsanalyserne for alternativscenarierne har ikke givet anledning til at ændre rapportens konklusioner, såfremt de højere anlægsudgifter holder sig inden for den i Lovforslaget fastsatte økonomiske ramme. Er dette ikke tilfældet, vil Landskassen som det er tilfældet i Alternativscenarie 2, være nødsaget til at finde disse midler andetsteds, eller justere projektet.

Med i vurderingen af risici hører endvidere at udgangspunktet for de anvendte forudsætninger på vækstsiden er forsigtigt anlagt. Det gælder særligt væksten i turisme.

Spørgsmål 11: Udvalget ønsker i alle tilfælde, hvor Naalakkersuisut, i henhold til nærværende lovforslag, bemyndiges til garantistillelse, låneoptagelse og videreudlån til selskaber, indskud af aktiekapital kontant eller ved apportindskud samt indskud af ansvarlig lånekapital, sker med forudgående godkendelse af Finans- og Skatteudvalget. Det samme gælder, hvor Naalakkersuisut er bemyndiget til at forhøje aktiekapital, lånekapital samt garantistillelse, eller hvor der sker anden økonomisk begunstiggelse af væsentlig betydning. Naalakkersuisut anmodes om at kommentere dette.

Svar: Naalakkersuisut har med lovforslaget generelt søgt i relevant omfang at opretholde de bemyndigelser, som Naalakkersuisut i forvejen har i henhold til de af Inatsisartut vedtagne tekstanmærkninger.

Således fremgår det af bemyndigelsesbestemmelserne i de eksisterende tekstanmærkninger i Finanslov for 2018 til hovedkonto 10.13.11 Kontante udgifter til aktieselskaber samt §§ 5-7 i nærværende lovforslag:

Naalakkersuisut er bemyndiget til:

- at afgive bindende erklæring til eksterne långivere i Kalaallit Airports A/S om, at Grønlands Selvstyre vil indskyde kontant aktiekapital og ansvarlige lånekapital på op til kr. 2,1 mia. kr.
- at forhøje aktiekapitalen i Kalaallit Airports A/S over 1 eller flere omgange.

Naalakkersuisut er derudover bemyndiget til, med godkendelse af Inatsisartuts Finans- og Skatteudvalg, at stille garantier for lån ydet af eksterne långivere til Kalaallit Airports A/S, subsidiært at optage landskasselån og videreudlåne disse til Kalaallit Airports A/S.

Ovenstående er således i overensstemmelse med såvel betingelserne i de bemyndigelser, der med vedtagelsen af Finanslov for 2018 er fastlagt af Inatsisartut som med bemyndigelsesbestemmelserne i nærværende lovforslag.

Med det fremlagte lovforslag, har Naalakkersuisut arbejdet med udgangspunkt i de bemyndigelsesbestemmelser, der er vedtaget af Inatsisartut.

Såfremt lovforslaget vil skulle bringes i overensstemmelse med Finans- og Skatteudvalgets ønske, vil der i forbindelse med 2. behandlingen skulle fremsættes ændringsforslag herom.

Naalakkersuisut anser imidlertid de allerede godkendte bemyndigelsesbestemmelser for tilstrækkelige, idet garantistillelsen udgør en sådan forudsætning for lånets optagelse i det hele taget, at såvel Naalakkersuisut som Inatsisartuts Finans- og Skatteudvalg vil skulle godkende lånoptag og vilkår herfor i forbindelse med garantistillelsen.

Spørgsmål 12: Er den foreliggende finansieringsmodel valgt for at undgå at skade Grønlands økonomi?

Svar: Ja, finansieringsmodellen er valgt under hensyntagen til såvel ordlyden som ånden i § 6 i Budget- og Regnskabsloven. Det har således været væsentligt at sikre, at lånoptagelsen til projektet ikke bliver større, end at renter og afdrag på lånene kan dækkes af brugerbetaling, reducerede offentlige udgifter eller afledte offentlige merindtægter.

Den foreslåede finansieringsmodel er derudover valgt for dels at sikre, at udgifterne holdes så lave som muligt samt dels for at sikre, at Grønlands Selvstyres bestemmelsesret over essentiel infrastruktur fastholdes – såvel på kort som på langt sigt.

Med det foreslåede indskud af egenkapital reduceres behovet for ekstern finansiering, hvormed renteudgifter hertil begrænses. Den andel af anlægsomkostningerne, der ikke finansieres gennem indskud af egenkapital, forventes finansieret via lånoptag med garantistillelse fra Grønlands Selvstyre. Gennem garantistillelse forventes lånoptaget at kunne ske så økonomisk fordelagtigt som muligt.

Naalakkersuisut er videre af den opfattelse, at Grønlands Selvstyres bestemmelsesret over essentiel infrastruktur, som lufthavne er, bør fastholdes. Ved at overveje andre finansierings- og ejerskabskonstruktioner, eksempelvis med helt eller delvist privat ejerskab, vil denne bestemmelsesret blive reduceret. Således kunne man forestille sig en struktur, hvor lufthavnens åbningstider og serviceniveau udelukkende skulle vurderes i forhold til forretningsmæssige hensyn, hvilket ultimativt kunne skade landets samlede interesser og sammenhængskraft.

Afslutningsvis skal nævnes, at garantistillelsen i forbindelse med lånoptag i Kalaallit Airports A/S vil skulle undergå særskilt politisk behandling og godkendelse i Inatsisartuts Finans- og Skatteudvalg jf. besvarelsen af Spørgsmål 11.

Spørgsmål 13: Hvad er årsagen til, at man ikke vil benytte udenlandsk finansiering af de internationale lufthavnsprojekter?

Svar: Der forventes under alle omstændigheder at være behov for udenlandske investeringer for at gennemføre de i loven beskrevne lufthavnsprojekter i Nuuk og Ilulissat. I den forbindelse er det væsentligt at skelne mellem investorfinansiering, lånefinansiering og egenkapitalfinansiering. Ved investorfinansiering sælges aktier i virksomheden til private således at disse bliver medejere. Ved lånefinansiering benyttes

lån til hel eller delvis finansiering. Ved egenkapitalfinansiering benyttes egne midler til hel eller delvis finansiering.

I lovforslaget er det forudsat at Naalakkersuisut står som eneejer af Kalaallit Airports A/S. Der benyttes således *ikke* investorfinansiering. Det er ligeledes forudsat, at selskabet skal optage lån for at gennemføre byggeriet af lufthavnene i Nuuk og Ilulissat. Der påtænkes derfor delvis lånefinansiering til gennemførelse af disse to lufthavnsprojekter. Lufthavnen i Qaqortoq vil blive 100 % finansieret af landskassemedler. Der vil således blive anvendt egenkapitalfinansiering.

Naalakkersuisut vil således ikke afholde Kalaallit Airports A/S fra at hjemtage udenlandsk finansiering af lufthavnsbyggerierne i form af lånefinansiering. Tværtimod er det Naalakkersuisuts forståelse, at Kalaallit Airports A/S vil afsøge internationale lånemarkeder som led i finansieringen af de nye lufthavne. Af samme årsag har Kalaallit Airports A/S indgået aftale med Den Danske Bank som finansieringsrådgiver, og det må anses for altovervejende sandsynligt at de anbefalede finansieringskilder findes i det internationale finansielle marked.

Som det er beskrevet i svaret på spørgsmål 12 er det imidlertid Naalakkersuisuts klare opfattelse, at finansieringen bør ske med så lave omkostninger til følge, og på en sådan måde at Grønlands Selvstyre bibeholder bestemmelsesretten over den essentielle infrastruktur. Det er således afgørende, at der med finansieringskilder kan indgås aftaler med så få bindinger som muligt, og som ikke begrænser Grønlands Selvstyres muligheder for at tilrettelægge og disponere trafikstrukturen i hele landet.

Spørgsmål 14: Hvad bliver renteudgifterne på lån ved rentesatser på henholdsvis 4-5-6 %?

Hvilke konsekvenser vil disse rentesatser have for projekterne?

Svar: De forventede renteudgifter ved forskellige rentesatser og et forventet låneprovenu på 1,6 mia. kr. fremgår af nedenstående tabel:

Rentesats	1 %	2 %	3 %	4 %	5 %	6 %
Renteudgift 1. år	16	32	48	64	80	96
Renteudgift over 25 år	150	360	571	781	986	1202

Anm.: Renteudgift over 25 år er for rentesatserne under 4 % beregnet ved lineær ekstrapolation.

Garantistillelse for lån skal godkendes af Naalakkersuisut og Inatsisartuts Finans- og Skatteudvalg. De økonomiske konsekvenser ved den bedst opnåelige rentesats og de bedst opnåelige vilkår i øvrigt, vil dermed skulle undergå særskilt politisk behandling og godkendelse. Det kan supplerende bemærkes, at de i spørgsmålet nævnte rentesatser ligger på et noget højere niveau, end det niveau, Kalaallit Airports pt. må formodes at kunne opnå med den ydede landskassegaranti bag.

Spørgsmål 15: Lufthavnen i Qaqortoq forventes ikke at være rentabel. Hvad vil den kræve i årligt tilskud?

FORTROLIGT svar:

Spørgsmål 16: Hvor meget vil anlæggelsen af de internationale lufthavne koste Landskassen?

FORTROLIGT svar:

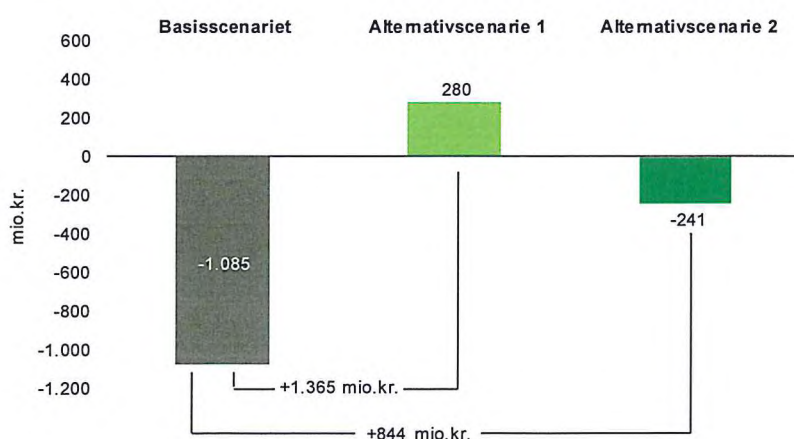
Spørgsmål 17: Hvilke samfundsøkonomiske konsekvenser antages anlæggelsen af de internationale lufthavne at antage for Grønland?

Svar: Der er i regi af Departementet for Boliger og Infrastruktur gennemført en samfundsøkonomisk konsekvensvurdering af det samlede lufthavnsprojekt under Kalaallit Airports A/S indeholdende lufthavnene i Ilulissat, Nuuk og Qaqortoq.

Den samfundsøkonomiske analyse tager udgangspunkt i tre forskellige scenarier:

- *basisscenariet* Man fastholder den nuværende struktur med atlantlufthavne i Kangerlussuaq og Narsarsuaq, og lokale lufthavne i Ilulissat og Nuuk.
- *alternativscenarie 1* Man udbygger lufthavnene i Ilulissat og Nuuk til atlantlufthavne på 2.200 meter, og bygger en ny lufthavn med en landingsbane på 1500 meter i Qaqortoq. Lufthavnene i Kangerlussuaq og Narsarsuaq omdannes til heliporte.
- *alternativscenarie 2* Man udbygger lufthavnene i Ilulissat og Nuuk til atlantlufthavne på 2.200 meter, og bygger en ny lufthavn med en landingsbane på 1.500 meter i Qaqortoq. Lufthavnen i Kangerlussuaq omdannes til en regional lufthavn på 1.500 meter. Lufthavnen i Narsarsuaq omdannes til heliport.

De samfundsøkonomiske konsekvenser ved de forskellige scenarier anskueliggøres i følgende figur.



Kilder: Departement for Finanser og Skatter, Sweco, Rambøll, MIT, KAIR

Ud af de analyserede muligheder er det samfundsøkonomisk mest fordelagtige scenarie Alternativscenarie 1, der har en positiv nutidsværdi på 280 mio. kr.

Spørgsmål 18: Hvordan påtænker man, at finansieringen af Qaqortoq lufthavn skal ske. Vil Qaqortoq lufthavn indgå i KAIRs regnskab, eller vil den blive holdt adskilt?

Svar: Se svaret på spørgsmål 1 og 2.

Med lovforslagets § 3, stk. 2 åbnes mulighed for, at den organisatoriske og ejermæssige forankring af lufthavnen i Qaqortoq kan tilpasses, hvis det senere måtte vise sig hensigtsmæssigt. Denne mulighed skal ses i sammenhæng med, at lufthavnen i Qaqortoq skal 100 % egenfinansieres, og at den dermed ikke skal indgå i lånefinansieringen. Såfremt dette senere måtte vise sig relevant og hensigtsmæssigt, vil en sådan udskillelse betyde, at lufthavnen i Qaqortoq ikke længere vil figurere i Kalaallit Airports A/S' regnskab.

Derudover følger af lovforslagets § 1, at der internt i Kalaallit Airports A/S kan ske en reorganisering, således at lufthavnen i Qaqortoq udskilles i et datterselskab. I så fald vil lufthavnen fortsat figurere på Kalaallit Airports A/S' regnskaber. Dertil kan Selvstyret endvidere stifte 100 % ejede holding- eller søsterselskaber, og organisere anlæg, finansiering og drift af lufthavnen i Qaqortoq heri.

Den organisatoriske forankring af lufthavnen i Qaqortoq vil således afgøre, hvorledes den kommer til at figurere i Kalaallit Airports A/S' regnskab. Der er imidlertid for nuværende ingen konkrete planer for at udskille lufthavnen i Qaqortoq fra Kalaallit Airports A/S.

Svaret i forhold til de respektive muligheders forhold til Kalaallit Airports A/S' regnskab kan illustreres som følger:

Organisering	Kalaallit Airports A/S	Datterselskab	Søster- holdingselskab	/ Mittarfeqarfiit	KAIR ejer / Mittarfeqarfiit driver
KAIR regnskab	Ja	Ja	Nej	Nej	Ja
Hjemmel	§ 3, stk. 1	§ 1, stk. 2	§ 1, stk. 2	§ 3, stk. 2	§ 14, stk. 2
Besluttet af	Lovforslaget	Kalaallit Airports A/S	Selvstyret	Selvstyret	KAIR / Selvstyret / Mittarfeqarfiit

Spørgsmål 19: Hvor stort bliver låneoptaget til anlæggelsen af lufthavnene, og hvordan bliver tilbagebetalingen?

Svar: Naalakkersuisut har indhentet bidrag til svar fra Kalaallit Airports A/S. Følgende udgør et uddrag af essensen heraf. Der henvises endvidere til Bilag 1 for uddybende svar herom.

Den samlede investering i de tre lufthavne er ifølge såvel C- som B-overslagene estimeret til ca. kr. 3,6 mia. kr.

I Kalaallit Airports A/S' Forretnings- & Finansieringsplan er det forudsat, at der samlet optages langfristet lån for ca. 1,5 mia. kr.

Selskabet sigter efter lange løbetider på op til 20 - 30 år, og med en afdragsfri periode i byggeperioden plus de 2 eller 3 første år efter ibrugtagning af lufthavnene.

Af hensyn til optimering af låneprofilen og lånevilkårene, bliver der muligvis tale om en kombination af 2 – 4 forskellige lån med forskellig løbetid og forskellig afdragsprofil.

Ud over den langsigtede finansiering er det forventningen, at der vil være behov for en toårig mellemfinansiering på ca. 450 mio. kr., der vil blive tilbagebetalt i takt med Selvstyrets indskud af den sidste del af egenkapitalindskuddet.

Baseret på allerede modtagne indikationer forventer selskabet ikke at få vanskeligt ved at opnå den nødvendige kortfristede mellemfinansiering, forudsat at Selvstyret garanterer for lånet.

Spørgsmål 20: Vil differencen mellem indtægterne og udgifterne blive betalt gennem forhøjelse af skatter?

Svar: Med gennemførelsen af de planlagte lufthavnsprojekter i Kalaallit Airports A/S har Naalakkersuisut ingen forventning om at lovforslaget medfører behov for at hæve landsskatten, jævnfør nedenstående afsnit om budgetøkonomi.

Lufthavnene i Kalaallit Airports A/S finansieres som overfor beskrevet ved en kombination af egenkapitalindskud og lånefinansiering. Der er som ovenfor beskrevet gennemført en samfundsøkonomisk konsekvensvurdering, der endvidere er uddybet med en budgetøkonomisk vurdering. Derudover har Kalaallit Airports A/S ladet udarbejde en forretnings- og finansieringsplan, der nærmere belyser de driftsøkonomiske aspekter.

Samfundsøkonomi afspejler den samlede påvirkning af samfundet ved at gennemføre de undersøgte projekter. Det vil sige, at de økonomiske konsekvenser for hele samfundet af projekterne undersøges. Som eksempel kan nævnes, at de økonomiske konsekvenser af besparelser i transportarbejdet som følge af de nye lufthavne både kan vise sig ved lavere billetpriser for passagererne og i højere indtjening hos luftfartsselskaberne.

Samfundsøkonomisk er det afgørende, at der opnås en besparelse, der samlet kommer samfundet til gode. Den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering viser, at konsekvenserne ved gennemførelse af Alternativscenarie 1 er positive. Derimod er konsekvenserne af de øvrige scenarier negative, og det dårligste resultat opnås ved at fastholde den nuværende struktur.

Budgetøkonomi afspejler projekternes påvirkning af Landskassen. Det vil sige, at der foretages en vurdering af, hvordan en ny luftfartsstruktur påvirker de offentlige finanser. Her analyseres på såvel besparelser for det offentlige, såvel som på indtægter og udgifter. Analysen viser, at der ved gennemførelse af Alternativscenarie 1 vil være et samlet overskud på driften for de offentlige finanser, når såvel besparelser som indtægter og udgifter medregnes. Det betyder konkret i forhold til spørgsmålet, at indtægterne (inkl. besparelserne) er højere end udgifterne. Der er således ved gennemførelse af Alternativscenarie 1 under de givne forudsætninger ikke noget der indikerer, at der skulle være højere udgifter for landskassen. Der vil derfor ikke skulle ske forhøjelse af skatter, og kapitalindskuddene i Kalaallit Airports vil for hovedpartens vedkommende kunne finansieres af midler, der er og bliver akkumuleret i Fonden for Langsigtede Investeringer.

Det bemærkes, at der i den budgetøkonomiske analyse ikke er indarbejdet potentielle udbyttebetalinger fra Kalaallit Airports A/S. Sådanne udbyttebetalinger vil hvis der foretages udlodning heraf, forbedre det budgetøkonomiske resultat for landskassen.

Ud over den budgetøkonomiske betragtning ovenfor, hører endvidere Selvstyrets indskud i de valgte projekter samt finansieringskilderne hertil. Som det er beskrevet i nærværende

lovforslag såvel som i tekstanmærkning nr. 1 til hovedkonto 10.13.11 Kontante udgifter til aktieselskaber, indskydes blandt andet en række ekstraordinære indtægter i Budgetlovens forstand i Kalaallit Airports A/S. Som særlige udbytter, udlodninger og lignende anses indtægter, der overskrider indtægtsbevilling på en finanslov.

For at kunne anvende sådanne ekstraordinære indtægter i overensstemmelse med Budget- og Regnskabsloven, skal der foretages en nærmere vurdering af, hvorvidt projekterne bidrager til at forbedre den finanspolitiske holdbarhed. Altså vurdere om der på langt sigt opnås betryggende sikkerhed, størst muligt afkast og de bedst mulige samfundsøkonomiske virkninger.

Med baggrund i den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering vurderes det, at de enkelte lufthavnsprojekter i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq hver for sig og tilsammen bidrager til at forbedre den finanspolitiske holdbarhed.

Derimod ville reinvesteringer i Kangerlussuaq ikke på tilsvarende vis bidrage til at forbedre den finanspolitiske holdbarhed. Alt efter valg af scenarie vil sådanne reinvesteringer derfor ikke kunne finansieres af fonden for langsigtede investeringer. Disse ville i givet fald skulle finansieres gennem ordinære bevillinger på finanslove. Sådanne midler er ikke afsat i Finanslov for 2018, og der vil således i givet fald skulle foretages prioriteringer, eventuelt findes nye indtægter, som tilfører betydelige midler til reinvesteringer i lufthavne.

Driftsøkonomi afspejler selve cashflowet i Kalaallit Airports A/S. Det betyder, at selskabets samlede indtægtgrundlag analyseres over for de udgifter, der er forbundet med anlæggelse og drift af lufthavnene. Heri medregnes ligeledes renteudgifterne for lån såvel som afskrivninger på og fremtidige reinvesteringer i anlæggene. Her vurderes Kalaallit Airports A/S' samlede forretning – altså; er der underskud eller overskud. Underskud vil i sidste ende skulle dækkes af ejeren, altså Grønlands Selvstyre. Overskud vil kunne udloddes til ejeren i form af eksempelvis udbyttebetalinger. Kalaallit Airports A/S' forretnings- og finansieringsplan viser, at der med de i planen anførte forudsætninger med tiden vil opnås et overskud, der potentielt kan udloddes til Grønlands Selvstyre.

Som ovenfor beskrevet, viser konsekvensvurderingerne, at alternativscenarie 1 samlet set er samfundsøkonomisk, budgetøkonomisk og driftsøkonomisk positivt. Derved forventes ikke at der opstår behov for at inddække underskud gennem forhøjelse af skatter.

Alternativscenarie 2 og i særdeleshed basisscenariet er hverken samfundsøkonomisk eller budgetøkonomisk positive. Ved gennemførelse af disse alternativer vil der derfor opstå behov for at inddække underskud og reinvesteringer på anden vis.

Spørgsmål 21: Hvordan vil en finansiering af KAIR gennem Selvstyrejede virksomheders overskud påvirke pågældende virksomheders mulighed for udvikling?

Svar: Der er til brug for besvarelsen af nærværende spørgsmål indhentet bidrag til svar fra Bestyrelsessekretariatet ved Formandens Departement.

Til spørgsmålene om de selvstyrejede virksomheder forudsætter det i besvarelsen, at det vedrører de selvstyrejede aktieselskaber.

Dette er en gennemgående politik gennem mange år, ligesom det følger af selskabslovens bestemmelser om et aktieselskabs ledelse, at et aktieselskabs bestyrelse og direktion har den fulde ledelsesret over den daglige drift i det enkelte selskab. Dette grundlæggende "arms længde princip" til, hvad der betragtes som et indre anliggende, samt ledelsens ansvar- og kompetenceområde, agter Naalakkersuisut at fastholde. Med henvisning til selskabsloven kan der i forhold til ledelsens opgaver og ansvar fremhæves følgende under § 115 stk. 5, bestyrelses opgaver (ligeledes § 118 stk. 2 for direktionen):

"I kapitalselskaber, der har en bestyrelse, skal denne ud over at varetage den overordnede og strategiske ledelse og sikre en forsvarlig organisation af kapitalselskabets virksomhed påse, at ...kapitalselskabets kapitalberedskab til enhver tid er forsvarligt, herunder at der er tilstrækkelig likviditet til at opfylde kapitalselskabets nuværende og fremtidige forpligtelser, efterhånden som de forfalder, og bestyrelsen er således til enhver tid forpligtet til at vurdere den økonomiske situation og sikre, at det tilstedeværende kapitalberedskab er forsvarligt."

I forhold til spørgsmålene vedrørende finansiering af KAIR gennem selskabernes overskud skal det præciseres, at en eventuel finansiering af lufthavnsprojekterne ikke vil ske gennem de selvstyrejede selskabers samlede overskud men et udbytte, hvor en sådan kapitalafgang vil være afstemt og godkendt af selskabets ledelse. I selskabslovens kapitel 11 kapitalafgang, står der under § 179 stk. 2 følgende for en kapitalafgang:

"...selskabets centrale ledelsesorgan er ansvarligt for, at uddeling ikke overstiger, hvad der er forsvarligt under hensyntagen til selskabets, og i moderselskaber koncernens, økonomiske stilling, og ikke sker til skade for selskabet eller dets kreditorer, jf. § 115, nr. 5, og § 116, nr. 5. Det centrale ledelsesorgan er desuden ansvarligt for, at der efter uddelingen er dækning for selskabskapitalen og de reserver, der er bundne i henhold til lov eller vedtægt."

En sådan kapitalafgang gennem en udbytteudbetaling vil skulle godkendes af generalforsamling, derved selskabets ejere. I selskabsloven under § 180, Udlodning af ordinært udbytte, samt § 182, Udlodning af ekstraordinært udbytte er følgende uddybet:

"...generalforsamlingen træffer beslutning om fordeling af det beløb, der er til rådighed efter årsregnskabet, ved udlodning af udbytte. Generalforsamlingen må ikke beslutte udlodning af højere udbytte end foreslået eller tiltrådt af selskabets centrale ledelsesorgan."

Det er ønsket med ovenstående henvisninger til selskabsloven at tydeliggøre, at beslutningen om udbyttebetaling og stillingtagen til hvordan det kunne påvirke selskabs drift, er en del af ledelsens ansvars- og kompetenceområde. En vurdering af sammenhængen mellem udbytte-betaling og det enkelte selskabs prisstruktur må derfor henledes til den enkelte situation og vurderes af selskabets ledelse.

Vil eksempelvis en finansiering via RG's overskud virke negativt på indhandlingspriser for fisk?

Svar: Som svar til dette spørgsmål, henvises der til ovenstående besvarelse.

Vil en finansiering via TELE A/S' overskud på samme måde have negative konsekvenser for kunderne, herunder selskabets priser overfor kunderne?

Svar: Som svar til dette spørgsmål, henvises der til ovenstående besvarelse.

Spørgsmål 22: Vil en for stor involvering i KAIR gennem Landskassens garantistillelse kunne virke begrænsende for udviklingen af resten af landet?

Svar: Naalakkersuisut finder ikke, at den i lovforslaget mulige garantistillelse vil udgøre en for stor involvering i Kalaallit Airports A/S. Tilrettelæggelsen af den mulige garantistillelse vil ske på en sådan måde, at risikoen for at garantistillesen kommer til udbetaling i fuldt eller delvist omfang, begrænses mest muligt.

Naalakkersuisut har naturligvis ingen interesse i, at en garantistillelse kommer til at begrænse udviklingen af landet. Formen for garantistillelse til Kalaallit Airports A/S vurderes ikke at forringe vilkårene for lån, som Selvstyret og andre selvstyrejede selskaber fremover vil optage.

Af samme årsag har Naalakkersuisut tilrettelagt konsekvensvurderinger på baggrund af forsigtige forudsætninger. Naalakkersuisut har eksempelvis prioriteret at de samfundsøkonomiske analyser baserer sig på det passagergrundlag vi har i dag, tillagt en begrænset vækst. På samme måde er alle de afledte/dynamiske effekter som eksempelvis indtægter som følge af øget turisme, ikke indregnet.

Naalakkersuisut har vurderet finansieringen af lufthavnsprojekterne, og har jf. besvarelsen af Spørgsmål 16 fundet, at den mest hensigtsmæssige finansiering af lufthavnsprojekterne sker ved en kombination af egenkapitalindskud og lånoptagelse, og hvor lånoptagelsen begrænses til de forretningsmæssigt begrundede investeringer i Ilulissat og Nuuk. Herved opnås en balanceret tilgang til lånoptag og garantistillelse.

Det er således Naalakkersuisuts opfattelse, at involveringen i Kalaallit Airports A/S og den planlagte garantistillelse tværtimod skaber budget- og samfundsøkonomisk effekt, som kan bidrage til at skabe langsigtet udvikling i landet.

Spørgsmål 23: Man forventer at KAIR vil generere overskud fra 2029. Hvem skal dække underskuddet frem til 2029, og hvordan vil underskuddet blive dækket? Bliver det brugerne, turisterne der skal dække underskuddet, eller hvorfra forventer man, at det vil blive dækket?

Svar: Kalaallit Airports A/S har bidraget med input til besvarelsen af nærværende spørgsmål.

Det er ikke usædvanligt, at en ny virksomhed eller aktivitet skal være aktiv et par år, inden den genererer et overskud. Det er indarbejdet i Kalaallit Airports A/S' Forretnings- og Finansierungsplan.

Med hensyn til lufthavnen i Qaqortoq henvises der til besvarelsen af spørgsmål 15.

Med hensyn til lufthavnene i Nuuk og Ilulissat forventes der et mindre driftsmæssigt underskud de to første år efter ibrugtagning. Lufthavnene vil derefter samlet være overskudsgivende både regnskabsmæssigt og likviditetsmæssigt.

De regnskabsmæssige underskud i de første to år forventes indtjent af selskabets overskud i de efterfølgende regnskabsår. Selskabets hovedindtægt vil være passager- og flyafgifter (samlet lufthavnsafgifter), som bliver betalt af flyselskaberne og passagerne. Dertil kommer det øvrige overskud som genereres i primært taxfree butikkerne.

Vedrørende taxfree butikkerne er disses indtjening kun medregnet i Kalaallit Airports A/S' Forretnings- og Finansieringsplan med et særdeles forsigtigt skøn. Baseret på erfaringerne fra bl.a. de tilsvarende butikker i lufthavnene i Reykjavik og på Færøerne, er det Kalaallit Airports A/S' vurdering, at indtjeningen i taxfree butikkerne kan bidrage til driften med væsentligt større beløb, end det der er indregnet i Forretnings- og Finansieringsplanen.

Spørgsmål 24: Er der lavet en udtømmende rapport om konsekvenserne for økonomien og borgerne, såfremt lufthavnen i Kangerlussuaq lukkes?

Der er ikke lavet en særskilt rapport om disse konsekvenser. Relevante forhold vedrørende mulige konsekvenser for bygden Kangerlussuaq indgik i den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering, trin 2.

Indledningsvist skal det dog slås fast, at hverken bygden eller lufthavnen i Kangerlussuaq forudsættes lukket i det fremlagte lovforslag. Naalakkersuisut mener, at lufthavnen i Kangerlussuaq med udgangspunkt i økonomisk ansvarlighed skal tilpasses til det passagergrundlag, der vil være i Kangerlussuaq, når de nye Atlantlufthavne åbner i Ilulissat og Nuuk. Forskellen på alternativscenarie 1 og alternativscenarie 2 er udgifter til drift og til reinvesteringer i lufthavnen i Kangerlussuaq.

Passagerprognoserne viser, at der vil ske en overflytning af meget store dele af passagergrundlaget fra Kangerlussuaq til de nye lufthavne. Det resterende passagergrundlag i Kangerlussuaq vil kunne betjenes med helikopter jf. alternativscenarie 1. Alternativt vil Kangerlussuaq kunne betjenes med eksempelvis Dash 8 Q200 eller tilsvarende maskiner, jf. alternativscenarie 2.

Kangerlussuaq vil fortsat bestå som bygd. Men det er klart, at det vil få stor betydning for borgerne, erhvervslivet i bygden og kommunen, at de internationale ruter i fremtiden går direkte til Ilulissat eller Nuuk, og dermed reducerer aktivitetsniveauet i Kangerlussuaq Lufthavn betydeligt.

Det vil blandt andet betyde, at mange medarbejdere knyttet til betjeningen af lufthavnen og flyselskaber m.v. vil flytte til de nye lufthavne, hvor der vil opstå behov for en stor del af de kompetencer og medarbejdere, der i dag er til stede i Kangerlussuaq. Man må derfor formode, at en andel af beboerne i Kangerlussuaq vil vælge at flytte til byer med internationale landingsbaner.

I tilslutning hertil kan det oplyses, at Mittarfeqarfiit allerede nu har udfordringer med at tiltrække og fastholde faglært arbejdskraft i Kangerlussuaq. Enkelte stillinger dækkes derfor via pendlerordninger med personale fra andre lufthavne.

Det foreliggende lovforslag og de bagvedliggende økonomiske konsekvensvurderinger anviser ikke en konkret politisk beslutning om Kangerlussuaq. Lovforslaget vedrører alene anlæggelse af lufthavne i Nuuk, Ilulissat og Nuuk, mens de bagvedliggende analyser tilbyder en række beregningsmodeller til brug for afledte beslutninger om landets øvrige lufthavnsstruktur.

Spørgsmål 25: Lægger vi KAIR projekter og kommende låneoptagelse sammen med de eksisterende lån, kommer vi til at skulle tilbagebetale 41 % af Grønlands BNP.

Svar: Der er til brug for besvarelsen af nærværende spørgsmål indhentet bidrag fra Departementet for Finanser.

Indledningsvist skal nævnes, at lånoptaget til landingsbaner som udgangspunkt sker i regi af Kalaallit Airports A/S. I den forbindelse er det vigtigt at slå fast, at lånet og projektet vil undergå en grundig finansiell vurdering af såvel Kalaallit Airports A/S' finansielle rådgiver og af långivere ud fra gængse forretningsmæssige krav til soliditet, businesscase etc. Lånoptaget vil i den forbindelse blive vurderet i forhold til selskabets evne til via brugerbetalingen at kunne betale renter og afdrag på de optagne lån. Ganske som tilfældet er for øvrige låneoptagelser i selvstyret og i andre selvstyrejede selskaber.

I spørgsmålet fra Finans- og Skatteudvalget omtales, at Grønland forventes at få en gæld på 41 % i forhold til BNP, når KAIR-projekterne og den deraf følgende låneoptagelse sammenlægges med eksisterende lån og forventninger til gældsudviklingen.

Naalakkersuisut antager at dette sker med henvisning til, at der i forslaget til Inatsisartutlov nr. xx a xx. Xxx 2018 om rammebetingelser for anlæg, drift og finansiering af international lufthavn i Nuuk og i Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq, i de almindelige bemærkninger på side 12, fremgår følgende:

"...de samlede gælds- og garantiforpligtelser for Landskassen og de selvstyrejede aktieselskaber forventes at stige fra 4,1 mia. kr. i 2017 til 6 mia. kr. i 2022, hvilket vil svare til omkring 41 % af BNP, hvilket i international sammenhæng er lavt."

I den til brug for de almindelige bemærkninger anvendte opgørelse er der anvendt bruttogæld og garantiforpligtelser i løbende priser målt i 2018 priser, målt med BNP, som opgjort af Grønlands Statistik for 2016, hvilket er seneste år der er opgjort. Der er ikke taget højde for den sandsynlige vækst i perioden 2017-22. Dette er imidlertid ikke den mest hensigtsmæssige måde at opgøre gæld i forhold til BNP.

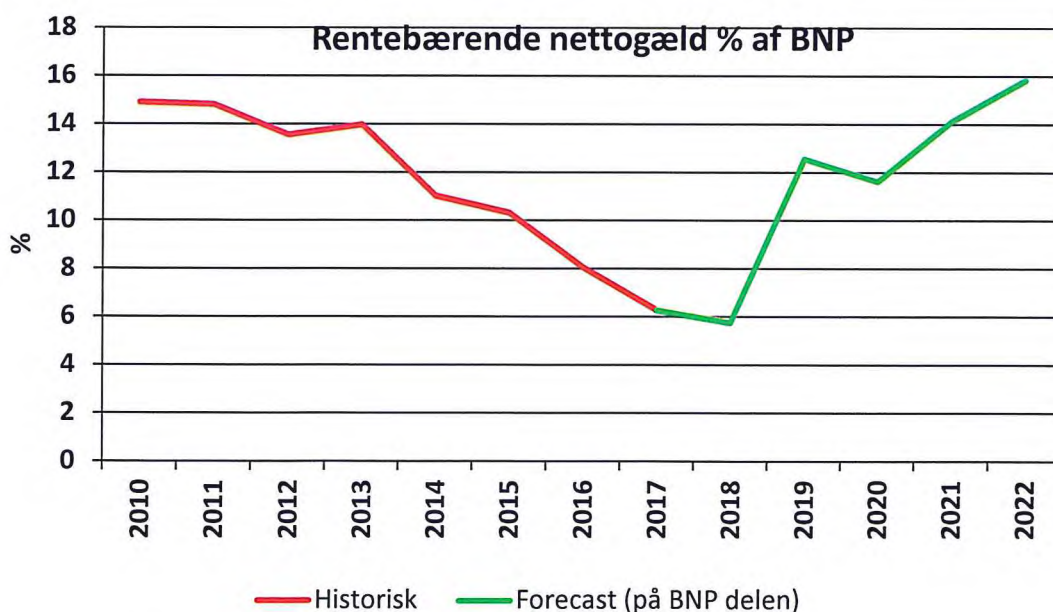
En mere relevant opgørelse af den forventede gældsprocent i forhold til BNP, er at tage udgangspunkt i den forventede rentebærende nettogæld, når denne når sit forventede toppunkt (antageligt i 2022) og holde den op mod den forventede størrelse af BNP i 2022.

En opgørelse af den forventede nettogæld i forhold til BNP vil særligt være et egnet redskab til at vurdere landskassens økonomiske eksponering. En opgørelse af den forventede bruttogæld i forhold til BNP har derimod mere relevans i forhold til internationale sammenligninger. For en uddybning af dette kan eksempelvis henvises til "Statens Låntagning og Gæld 2017", side 2-3.

Dette vil illustrere en mere relevant, og i dette tilfælde, lavere gældssætning i forhold til BNP og vil i øvrigt forventeligt blive brugt ved opgørelse af gældsudviklingen i kommende økonomiske redegørelser fra Naalakkersuisut.

Dette kan illustreres som følgende:

- Den rentebærende nettogæld for Landskassen, kommunerne og de selvstyrejede aktieselskaber vurderes p.t. at være på cirka 3,6 mia. kr. i 2022, mens den rentebærende bruttogæld forventes at være cirka 6 mia. kr. Dette giver en betydeligt lavere gældsprocent i forhold til BNP.
- I opgørelsen af gældsprocenten i forhold til BNP i lovforslaget måles det imod BNP i 2016, som ifølge Grønlands Statistik ligger på ca. 15,5 mia. kr. Der tages således ikke højde for en forventet vækst i BNP i perioden 2016-22. Såfremt der bliver en vækst i perioden, hvilket må forventes ud fra historiske data og forudsat i Naalakkersuisuts økonomiske holdbarhedsmodel, vil gældsprocenten i forhold til BNP således blive lavere end i opgørelsen i de almindelige bemærkninger.
- I nedenstående figur vises den forventede rentebærende nettogæld i forhold til BNP i perioden frem til 2022 inklusiv det med lufthavnsprojekterne forventede lånoptag, som forudsat i lovforslaget. Det skal naturligvis understreges at forudsætningerne, som ligger til grund for udviklingen i BNP og i størrelsen af den rentebærende nettogæld er forbundet med usikkerhed, særligt jo længere vi kigger ud i fremtiden.
- Samlet set er der tale om en begrænset offentlig gældssætning, idet denne kun forventes at nå lidt over 15 % af BNP i 2022.



Forklaring til BNP

BNP tallene indtil 2016 er historiske tal fra Grønlandsk Statistik, for 2017-2018 er disse BNP-skøn fra Nationalbanken, mens BNP fra 2019 til 2022 er hentet fra Finansdepartementets holdbarhedsmodel, hvor der blandt andet antages at være en årlig inflation på 1,75 % og en årlig produktivitetsvækst på 1,25 %.

Tabel 1.

Rentebærende bruttogæld	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Selskaberne	3.841	3.758	3.659	3.242	3.618	4.070	4.700	5.176
Kommunerne	166	166	147	175	144	129	63	66
Selvstyret	574	521	468	615	562	709	656	643
I alt	4.580	4.445	4.274	4.032	4.323	4.908	5.419	5.885
Rentebærende netto gæld								
Selskaberne	2.586	2.506	2.698	2.510	3.450	3.859	4.540	5.015
Kommunerne	-117	-202	-168	-322	-327	-293	-420	-257
Selvstyret	-719	-837	-1.347	-1.080	-1.057	-1.053	-1.050	-1.050
I alt	1.750	1.467	1.183	1.108	2.067	2.513	3.070	3.708

Spørgsmål 25-1: Vil Grønland kunne bære det såfremt lufthavnene mod forventning eksempelvis bliver 2 mia. kr. dyrere, eller vil dette sætte en begrænsning på de offentlige, de selvstændiges og andres mulighed for at optage lån?

Svar: Der er i de samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger foretaget en række følsomhedsanalyser, der forholder sig til konsekvenserne ved budgetoverskridelser.

Dertil kan nævnes, at der i Kalaallit Airports A/S' forretnings- og finansieringsplan allerede er indregnet en buffer til uforudsete udgifter ved anlægsprojekterne.

Hvis de økonomiske forudsætninger som beskrevet i tekstanmærkning til hovedkonto 10.13.11 på Finanslov for 2018 og i nærværende lovforslag ikke holder, vil selvstyret ud fra en konkret vurdering kunne tilpasse det samlede projekt eller delprojekterne eller ultimativt annullere processen.

En eventuel øget låntagning vil under alle omstændigheder skulle respektere § 6 i budget- og Regnskabsloven, jf. det herom anførte i besvarelsen af spørgsmål 12.

Spørgsmål 25-2: Hvordan ville dette i så fald påvirke de selvstændige virksomheders og Selvstyreejede virksomheders muligheder for udvikling?

Svar: Se besvarelsen af spørgsmål 25-1.

Spørgsmål 28: De rådgivere man benytter sig af kommer med forskellige udsagn i deres rapporter.

Deres rapporter er selvfølgelig udarbejdet med udgangspunkt i dem selv og på baggrund af, hvad der er det bedste for dem selv. Endvidere har Økonomisk Råd har været fremme med, at rapporterne er mangelfulde.

Man ledes derfor til at spørge, om de fremkomne forskellige tal kan resultere i at lufthavnsprojekterne bliver meget dyrere. Kan Naalakkersuisut afvise eller bekræfte dette?

Svar: Indledningsvist kan Naalakkersuisut afvise, at valg af rådgivere i sig selv vil medføre at lufthavnsprojekterne risikerer at blive meget dyrere, og forstår ikke, hvilken vinding rådgiverene skulle have haft af analysernes resultater.

Den endelige anlægssum afhænger af de af Kalaallit Airports A/S' hjemtagne licitationsresultater. De gennemførte analyser er baseret på de anlægsoverslag, der er modtaget fra Kalaallit Airports A/S og deres rådgivere.

De samfundsøkonomiske analyser udgør et vigtigt bidrag til et samlet beslutningsgrundlag, Inatsisartut nu kan forholde sig til. Naalakkersuisut kan ikke afvise, at man ved valg af andre rådgivere kunne have nået et talmæssigt marginalt anderledes resultat, ligesom det ikke kan endegyldigt afvises, at man ved anvendelse af alternativ metode havde kunnet nå andre resultater. Det anses imidlertid for helt usandsynligt, at et andet valg af rådgivere endsige metode ville kunne medføre en sådan forskydning af beregningsresultaterne, at de samlede konklusioner i de samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger ville være anderledes.

Det har uanset valget af rådgivere dels været vigtigt for Naalakkersuisut at pointere, at de gennemførte beregninger skulle ske med baggrund i data- og forudsætningsmateriale, der gennem arbejdet med lufthavnsprojekterne er tilvejebragt.

Dels har det været vigtigt, at de anvendte beregningsforudsætninger har været anlagt på et konservativt skøn, hvor beregningsresultaterne ikke skulle kunne anfægtes som urealistisk positive med indregning af usandsynlige og urealistiske vækstforudsætninger.

Endelig har det været af afgørende betydning, at de jf. besvarelse af spørgsmål 30 overordnede principper i vejledninger i samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger er fulgt.

Ved det konkrete valg af rådgivere har det været afgørende, at sikre internationalt anerkendte kompetencer, såvel som kompetencer med relevant indsigt i grønlandsk luftfart og infrastruktur. Naalakkersuisut kan alene henvise til de pågældende rådgiveres referencer og finder ikke anledning til at betvivle kompetencernes relevans eller tilstrækkelighed i forhold til de pågældende projekter.

Om den omtalte kritik fra Økonomisk Råd henvises til besvarelse af spørgsmål 10.

Spørgsmål 29: Har man undersøgt alle mulige konsekvenser for samfundet?

Svar: Nej. I et projekt kan man ikke undersøge alle mulige og tænkelige konsekvenser for samfundet. Der vil altid være delspørgsmål, som nogle personer eller grupper ønsker undersøgt nærmere. Det afgørende er at alle væsentlige spørgsmål bliver belyst og at der med de gennemførte konsekvensvurderinger er skabt et grundigt og fyldestgørende grundlag for Inatsisartuts mulighed for at træffe afgørelse i forhold til det foreliggende.

De samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger er gennemført i henhold til overordnede principper i Finansdepartementets "*Vejledning i fremstilling af samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger*". Indholdet i denne svarer til den tilsvarende vejledning fra Finansministeriet i Danmark.

Afslutningsvist skal opmærksomheden igen henledes på, at garantistillelse for lån skal godkendes af Naalakkersuisut og Inatsisartuts Finans- og Skatteudvalg, når resultatet af licitationerne kendes. Det betyder konkret, at såfremt forudsætningerne i forhold til den afsatte økonomiske ramme viser sig ikke at holde stik, at Inatsisartut da vil skulle forholde sig til projekterne på ny.

Spørgsmål 30: I Rambøll rapporten, der ligger til grund for beregningerne, forudsættes det, at Kangerlussuaq bliver erstattet/lukket, og at der således kan opnås en besparelse på over DKK 1 mia. Er denne indregnet i beregningerne?

Svar: Der skal indledningsvis henvises til de første to afsnit af besvarelsen af spørgsmål nr. 24.

Udgangspunktet for den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering, der er gennemført i 2018, og som ligger til grund for nærværende lovforslag illustreres i følgende figur:



Omkring beregningsforudsætningerne vedrørende Kangerlussuaq indgår analysen "Fem scenarier vedrørende Kangerlussuaq Lufthavns fremtid", Rambøll 2018. I denne analyse er der gennemført en nærmere analyse af reinvesteringsbehov og driftsforudsætninger i Kangerlussuaq som følge af et ændret passagergrundlag med ibrugtagelsen af nye atlantlufthavne i Ilulissat og Nuuk. Der redegøres i analysen for en række scenarier og de økonomiske konsekvenser herved. Disse er indregnet i de samfundsøkonomiske vurderinger, idet der i basisscenariet opereres med et reinvesteringsbehov i Kangerlussuaq på 747 mio. kr., mens der i Alternativscenarie 1 og 2 opereres med henholdsvis 75 og 475 mio. kr.

Den væsentligste forskel på basisscenariet og Alternativscenarie 1 er, at der i basisscenariet skal afholdes reinvesteringer for i alt 747 mio. kr. Disse reinvesteringer er den væsentligste grund til, at alternativscenarie 1 samfundsøkonomisk er mere fordelagtigt end basisalternativet. Eventuelt foretagne reinvesteringer i Kangerlussuaq bidrager ikke til at billiggøre transportomkostningerne i forhold til situationen i dag.

Der henvises i øvrigt til besvarelsen af spørgsmål 24.

Spørgsmål 31: Hvad vil det koste at forlænge lufthavnene i Nuuk og Ilulissat til 1199 meter, anlægge asfalt-lufthavne i Qaqortoq og Tasiilaq på 1199 meter samt en 1499 meter grusbane i Ittoqqortoormiut (uden vej til byen)?

Svar: Lufthavnene i Ittoqqortoormiit og Tasiilaq er ikke omfattet af nærværende lovforslag. Der er for nuværende ikke tilvejebragt et fyldestgørende beslutningsgrundlag for lufthavne i Tasiilaq og Ittoqqortoormiit. Der vil senere blive forelagt beslutningsgrundlag og dermed oplæg om prioritering af disse landingsbaner.

Om lufthavne med 1.199 meter landingsbaner i Qaqortoq, Ilulissat og Nuuk henvises til besvarelsen af spørgsmål 53. Se endvidere besvarelsen af spørgsmål 35-36.

Andre spørgsmål om økonomi:

Spørgsmål 32: Forventer man at modtage udbyttebetalinger af det kommende internationale lufthavnsselskab, og hvilken indvirkning vil disse få for Landskassen?

FORTROLIGT Svar:

Spørgsmål 34: Hvor stort tab vil anlæggelsen af de internationale lufthavne medføre for Landskassen?

Svar: Af spørgsmålet forstås "tab" som eventuel negativ nutidsværdi af lufthavnsprojekterne. Det fremgår af den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering, at alternativscenarie 1 er samfundsøkonomisk rentabelt, mens basisscenariet såvel som alternativscenarie 2 genererer et samlet underskud.

Der er således med alternativscenarie 1 ingen indikationer for et tab. Tværtimod vil alternativscenarie 1 generere et samlet positivt resultat. Dertil kommer, at der i alternativscenarie 1 og 2 forventes dynamiske/afledte effekter eksempelvis i form af øget turisme- og erhvervsudvikling, som vil bidrage positivt.

Se også besvarelsen af spørgsmål nr. 16.

Spørgsmål 35: Hvad vil det koste at anlægge tre baner på 1199 meter - og derefter forlænge disse til henholdsvis 1599 og 2200 -meter?

Svar: Naalakkersuisut forstår spørgsmålet således, at der spørges til forlængelsesmuligheder og prisen derpå ved forlængelse til 1.499 henholdsvis 2.200 meter i overensstemmelse med den hidtidige politiske debat om forskellige banelængder.

Der foreligger ikke detaljerede beregninger af et sådant scenarie, hvor landingsbanerne udbygges etapevis.

Ved en etapevis udbygning af den enkelte lufthavn må generelt forudsættes en fordyrelse af de samlede anlægsudgifter set i forhold til en samlet udvidelse af den enkelte lufthavn på én gang. Det er alt andet lige selvsagt billigere at gennemføre et anlægsprojekt i én arbejdsgang frem for i to eller tre arbejds gange.

Grundlæggende er det herudover væsentligt at være opmærksom på, at der kan være en betydelig prisforskel på en "simpel" baneforlængelse på de nuværende placeringer og på en "fremtidssikret" baneforlængelse, som er indrettet med henblik på en senere forlængelse.

Det bør i denne forbindelse undergå meget grundige overvejelser, om udgifterne ved en simpel forlængelse af de nuværende landingsbaner i Ilulissat og Nuuk til f.eks. 1.199 eller 1.499 meter vil afspejle sig i reducerede anlægsudgifter ved en senere forlængelse til f.eks. 1799 eller 2200 meter.

Det skyldes, at der for begge lufthavnes vedkommende er væsentlige grunde, der gør, at Kalaallit Airports har valgt at forskyde de nye landingsbaners placeringer i forhold til de nuværende placeringer. Hvis man således ønsker at etablere 1.199 meter landingsbaner nu, og sikre at denne senere skal kunne forlænges til 2.200 meter, bør man i stedet for at forlænge banerne på de nuværende placeringer, allerede nu forholde sig til de økonomiske konsekvenser ved at nyanlægge banerne på de fremtidssikrede placeringer, hvor de senere vil kunne forlænges til 2.200 meter.

Dette vil imidlertid sandsynligvis medføre markant større anlægsudgifter for 1.199 meter banerne, idet der således ikke vil være tale om forlængelser af de nuværende.

Der er med henblik på at uddybe ovenstående indhentet bidrag til besvarelsen fra Kalaallit Airports A/S. Der henvises endvidere til Bilag 1 og 2.

Spørgsmål 36: Hvad vil en bane på henholdsvis 1199 meter, 1599 meter og 1799 meter i Tasiilaq koste?

Svar: Lufthavnene i Tasiilaq er ikke omfattet af nærværende lovforslag. Der er for nuværende ikke tilvejebragt et fyldestgørende beslutningsgrundlag for lufthavnen i Tasiilaq. Der vil senere blive forelagt beslutningsgrundlag og dermed oplæg om prioritering af disse landingsbaner.

Spørgsmål 37: Vil det medføre en tilskudsbevilling til kommunen i tilfælde af, at Qeqqata Kommunia skulle overtage Kangerlussuaq lufthavn?

Svar: Naalakkersuisut er bekendt med Qeqqata Kommunias forslag om en overdragelse eller salg af Kangerlussuaq Lufthavn til kommunen eller til et af denne stiftet og helt eller delvist ejet aktieselskab. Der er for nuværende ikke taget stilling til dette spørgsmål, herunder på hvilke vilkår en sådan overdragelse eller et sådant salg i givet fald kan og skal ske.

Uanset ejerforholdet skal Kangerlussuaq Lufthavn og reinvesterings- og driftsudgifter indregnes i det samlede samfundsøkonomiske resultat for lufthavnsstrukturen. (Se mere herom i besvarelsen af spørgsmål 20).

Det betyder, at det i udgangspunktet ikke påvirker den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering og resultaterne af de respektive scenarier, om lufthavnen indskydes i et selskab eller overdrages til kommunen. Potentielt kan resultatet dog blive forbedret, hvis reinvesteringsbehovet reduceres og eller driftsøkonomien i lufthavnen forbedres.

Dertil kommer de budgetmæssige konsekvenser og risici for kommunen som en overdragelse måtte have for selvstyret og kommunen, og som ikke er medtaget i finansloven og kommunens budgetter. Det skal dog her påpeges, at der ikke findes et grundlag for at vurdere et eventuelt tilskudsbehov.

Endelig skal det her oplyses, at Kalaallit Airports A/S' muligheder for at opnå gunstige lånebetingelser efter alt at dømme vil blive reduceret, såfremt Kangerlussuaq Lufthavn bibeholdes som atlantlufthavn. Potentielle finansieringskilder formodes at vurdere, om potentielt konkurrerende lufthavne vil forringe forretningsgrundlaget for Kalaallit Airports A/S.

Da de gennemførte passagerstrømanalyser ikke begrundet bibeholdelse af en atlantlufthavn i Kangerlussuaq, bør en tilpasning af driften i Kangerlussuaq Lufthavn ansvarligvis overvejes. Dette vil jævnfør besvarelsen af spørgsmål 24 bero på særskilt politisk stillingtagen.

Spørgsmål 38: Hvilke konsekvenser vil en evt. overtagelse have for Air Greenland? Økonomisk?

Svar: Overdragelse af lufthavnen i Kangerlussuaq til kommunen eller et af kommunen ejet selskab vil i udgangspunktet ikke have konsekvenser for Air Greenland. Men det kommer an på vilkårene, som kommunen vil og kan drive lufthavn under. Det vil uanset ejerskabet af lufthavnen være op til luftfartsoperatøren at vurdere, i hvilket omfang der opretholdes beflyvning af lufthavnen og å hvilke ruter.

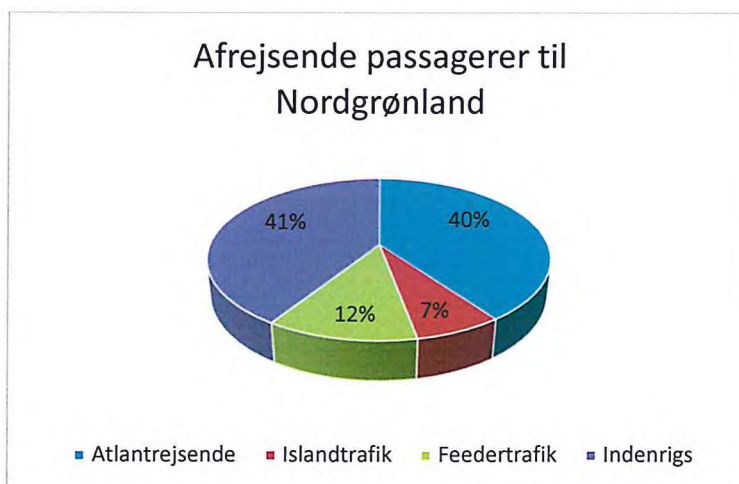
Spørgsmål 39: Er antallet af passagerer, der via Nuuk skal til Nordgrønland estimeret til ca. 40.000? Eller hvor mange drejer det sig om?

Såfremt disse tager til Ilulissat direkte, hvilke konsekvenser vil det have for indtægterne i lufthavnen i Nuuk?

Svar: Til brug for besvarelsen af nærværende spørgsmål er der indhentet bidrag fra Kalaallit Airports A/S samt Rambøll.

Spørgsmålet forstås således, at der spørges til, hvor mange atlantpassagerer, dvs. rejsende til og fra Danmark og Island, som skal via Nuuk til og fra Nordgrønland.

Antallet af afrejsende passagerer, der skulle til Nordgrønland, androg i 2017 i alt 45.311 passagerer. Heraf var 41 % indenrigsrejsende, 40 % Atlantrejsende fra København og 7 % Atlantrejsende fra Island. Hertil kom feedertrafik til Aasiaat, Qaarsut og Upernavik samt andre ruter på 12 %.



Hvorvidt passagererne transiterer i Nuuk eller flyver direkte til Ilulissat for videretransport til Nordgrønland er økonomisk set ligegyldigt.

I Kalaallit Airports A/S' Forretnings- & Finansierungsplan er der generelt taget udgangspunkt i antallet af afgående passagerer. For passagerer i transit (mellemlanding) beregnes der i Forretnings- & Finansierungsplanen ikke ekstra lufthavnsafgift. Det vil derfor ikke have negativ påvirkning på lufthavnsafgifterne for lufthavnen i Nuuk, såfremt passagerpassagerer til Nordgrønland flyver direkte til Ilulissat.

Desuden gælder det, at begge lufthavne vil blive ejet og drevet af Kalaallit Airports A/S, således at trafikindtægterne uanset om de genereres i Nuuk eller Ilulissat vil indgå i det samme selskab.

Spørgsmål 40:

Hvilke konsekvenser vil Brexit have på rejsepriserne for Grønlands økonomi?

Svar: Spørgsmålet ligger uden for rammen af nærværende lovforslag, og kan ikke nærmere besvares her. Der henvises i øvrigt til besvarelsen af § 37-Spørgsmål 2018-121 om en række forskellige emner.

Det kan dog her bemærkes, at en vigtig bevæggrund for en omlægning af lufthavnsstrukturen som foreslået i lovforslaget, er at skabe bedre rammer for at gøre turismeerhvervet til et mere bærende erhverv, og dermed mindske landets økonomiske sårbarhed over for værdien af fiskeeksporten samt beskæftigelsen i fiskerierhvervet.

Spørgsmål 41: I 1991 blev der indgået aftale om, at den danske stats årlige bloktilskud til Grønland fra og med 1992 blev forhøjet med i alt 64,4 mio. kr. for at holde Kangerlussuaq åben.

Hvor stort et beløb har Grønland modtaget i alt siden aftalens indgåelse?

Hvor stort økonomisk udbytte af Kangerlussuaq har Grønland opnået i 2018?

Svar: Om bloktilskudsaftalen mv.

Indledningsvis skal det bekræftes, at det er korrekt, at der i forbindelse med overdragelsen af Kangerlussuaq i 1991 blev indgået en aftale med den Danske Stat om Grønlands overtagelse af driften af blandt andet Kangerlussuaq Lufthavn til civil lufttrafik.

Overtagelse af driften af Kangerlussuaq Lufthavn mv. blev kompenseret med en forhøjelse af bloktilskuddet fra staten til hjemmestyret. Med andre ord overtog Grønland lufthavnen og driften heraf som en normal overtagelse af opgaver fra staten.

Bloktilskudsforhøjelsen er ikke øremærket og udgør en integreret del af det samlede bloktilskud fra staten. Efterfølgende er bloktilskuddet blevet låst fast i faste priser ved implementering af Selvstyreloven i 2009.

Når det gælder betalingsforholdet mellem Danmark og Grønland adskiller overtagelsen af driften af Kangerlussuaq sig ikke fra andre opgaver overtaget med bloktilskud fra staten. Fra overtagelsestidspunktet træffer selvstyret beslutningerne om, hvorledes de pågældende opgaver skal varetages.

Staten er bekendt med Naalakkersuisuts lovforslag som forventeligt vil medføre neddrogning af lufthavnsdriften i Kangerlussuaq. Staten har dog ikke søgt at gøre indsigelse over for projektet med henvisning til tidligere bloktilskudsaftaler eller lignende.

Naalakkersuisut anser således ikke, at der foreligger en reel problemstilling på dette område.

Hvor stort et beløb har Grønland modtaget i alt siden aftalens indgåelse?

Der er ikke udarbejdet en samlet opgørelse over det samlede bloktilskudsbeløb overført fra Staten på baggrund af overtagelsen af den civile drift i Kangerlussuaq Lufthavn i 1992. En sådan sammentælling ville skulle tage højde for at bloktilskuddet fra staten løbende pris- og lønreguleres, hvorfor det ville være nødvendigt at fremfinde oplysninger om de årlige pris- og lønreguleringssatser for mere end 25 år. Naalakkersuisut har ikke fundet det relevant at udarbejde en sådan beregning.

Det kan i denne forbindelse bemærkes, at det modtagne bloktilskud fra Staten og dermed også for overtagelsen af ansvaret for den civile drift i Kangerlussuaq er indgået som en indtægt i de årlige finanslove, som Inatsisartut har vedtaget.

Om økonomisk udbytte

Det antages, at der med spørgsmålet ønskes oplysninger om Mittarfeqarfiits indtægter fra lufthavnsdriften i Kangerlussuaq. Indledningsvis skal det oplyses, at der endnu ikke foreligger en sådan opgørelse for regnskabsåret 2018. En udgiftsbaseret opgørelse af indtægter og udgifter for regnskabsåret 2016 fra Mittarfeqarfiit viser, at Kangerlussuaq bidrager med ca. 60 mio. kr. før allokering af Mittarfeqarfiits fællesudgifter, og 30 mio. kr. efter allokering af fællesudgifter. Fællesudgifterne er fordelt i forhold til anvendte ressourcer under de respektive lokationer.

Det overskud, Kangerlussuaq genererer, anvendes i vid udstrækning til krydssubsidiering af underskudsgivende lufthavne. Med nye atlantlufthavne i Ilulissat og Nuuk bortfalder således store dele af Mittarfeqarfiits indtægtgrundlag. Dette er der taget højde for i de gennemførte samfunds- og budgetøkonomiske vurderinger, hvor der er indregnet et driftstilskud til Mittarfeqarfiit fra tidspunktet for de nye lufthavnes ibrugtagelse.

Med i den samlede betragtning omkring Kangerlussuaq Lufthavn og potentialet for økonomisk udbytte hører også spørgsmålet om det markante reinvesteringsbehov i lufthavnen. Det bør vurderes hvorledes det markante beløb til reinvesteringsbehov i Kangerlussuaq lufthavn rent samfundsmæssigt bedst bruges.

Spørgsmål 42: Man forventer, at Air Greenland kun vil kunne lande i Ilulissat med store fly tre måneder om året. Resten af året skal man lande i Nuuk.

Hvordan vil man dække udgifterne i de tilfælde, hvor der ikke kan landes i Ilulissat? Hvor meget vil det koste, hvis der ikke kan landes i Nuuk p.gr.a vejret i Nuuk og hvem skal dække udgifterne i de tilfælde, hvor man eksempelvis er nødt til at lande i Island?

Svar: Det er ikke korrekt, at man kun lande tre måneder om året i Ilulissat. Hvorvidt Air Greenland kun vælger at beflyve Ilulissat direkte fra København i tre måneder af året, er en kommerciel beslutning i selskabet. Man må formode at Air Greenland løbende vurderer potentiale, behov og økonomi i flyvninger direkte til Ilulissat. Man må også formode, at andre selskaber vil kunne søge en rute etableret, såfremt de ser et økonomisk grundlag herfor.

Lufthavnen i Ilulissat vil være åben for helårlig beflyvning. Det giver mulighed for yderligere kapacitet og konkurrence på ruten til Ilulissat.

Udgifter forbundet med irregularitet i Ilulissat eller Nuuk eller enhver anden lufthavn er et anliggende mellem passager og luftfartsoperatør. For internationale flyvninger til og fra EU gælder særlige regler. Dertil kan passageren endvidere vælge at tegne en rejseforsikring, som dækker ved irregularitet.

Nuuk og Ilulissat lufthavne vil formodentlig kunne udgøre hinandens alternativer ved irregularitet. Det er tænkeligt, at man vil kunne vælge at lande i Ilulissat, hvis der ikke kan landes i Nuuk og omvendt.

Spørgsmål 43: Hvorledes ser passagerstrømmene ud baseret på de nuværende passagermængder ved det følgende scenarie:

Ilulissat 2200 meter – Internationale passagerer til/fra Ilulissat og nordefter

Kangerlussuaq 2830 meter – Internationale passagerer til/fra Aasiaat, Sisimiut og Maniitsoq

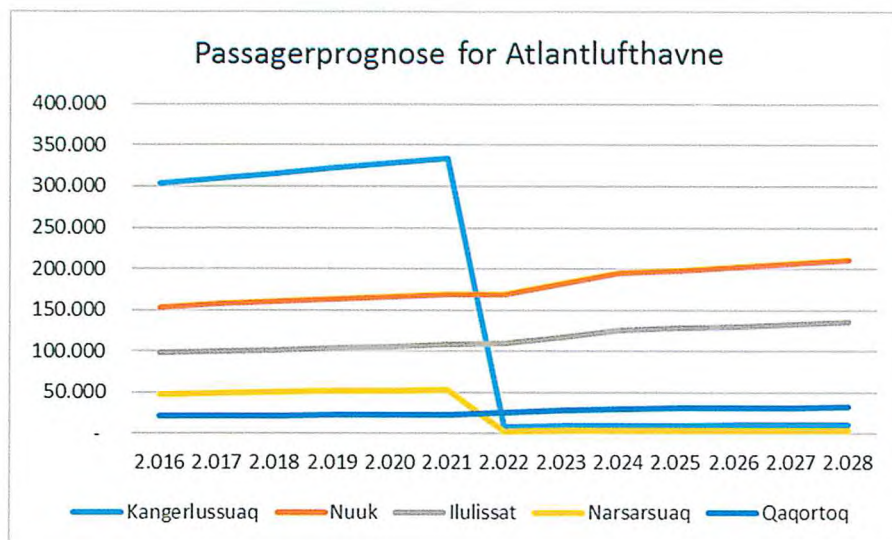
Nuuk 2200 meter - Internationale passagerer til/fra Nuuk og Paamiut

Qaqortoq 1499 meter - Internationale passagerer til/fra Qaqortoq til Keflavik

Svar: Der er ikke lavet trafikstrømsanalyser af et scenarie som beskrevet i nærværende spørgsmål.

Hverken Naalakkersuisut, Inatsisartut, Kalaallit Airports A/S eller Mittarfeqarfiit kan bestemme, hvordan luftfartsoperatørerne indretter deres ruter. På samme måde kan Naalakkersuisut, Inatsisartut, Kalaallit Airports A/S eller Mittarfeqarfiit ikke fastsætte fordelingen af passagerer på de enkelte ruter. Det er i udgangspunktet op til markedet (dvs. flyoperatørerne og passagererne) at bestemme, hvordan ruterne oprettes og passagererne fordeles. Ifølge de gennemførte passagerstrømsanalyser og -prognoser, er det overvejende sandsynligt, at atlanttrafikken vil flytte til de nye lufthavne i Ilulissat og Nuuk.

De udarbejdede prognoser for antal passagerer og flyoperationer, tager udgangspunkt i aktuelle trafiktal for 2016 og 2017 som herefter er fremskrevet ud fra en række forudsætninger. Passagertallene er i efterfølgende figur vist for lufthavnene i Kangerlussuaq, Nuuk, Ilulissat, Narsarsuaq / Qaqortoq. Det er i disse prognoser forudsat, at Kangerlussuaq og Narsarsuaq lukkes som hub lufthavne for international rutetrafik i 2022, når de 3 nye lufthavne åbnes.



Det fremgår af ovenstående figur for trafikprognoserne for Atlantrafikken, at der forventes et markant fald i trafikken i 2022 i Kangerlussuaq, når de udvidede lufthavne i Ilulissat og Nuuk åbnes for Atlantrafik. Ligeledes vil passagertallet i Narsarsuaq falde markant, når den nye lufthavn åbnes i Qaqortoq. Trafikken i Nuuk og Ilulissat forventes at stige fra 2022 med 2 % pr. år og med en ekstra 5 % stigning pr. år i de første 3 år på grund af forventede lavere priser og non-stop Atlantforbindelser til København.

Konklusionen på ovenstående må være, at en struktur med 3 atlantlufthavne, som beskrevet i spørgsmålet, næppe vil være økonomisk bæredygtig.

Spørgsmål 44: Hvorledes forventes de interne trafikstrømme at forholde sig i spørgsmål 43?

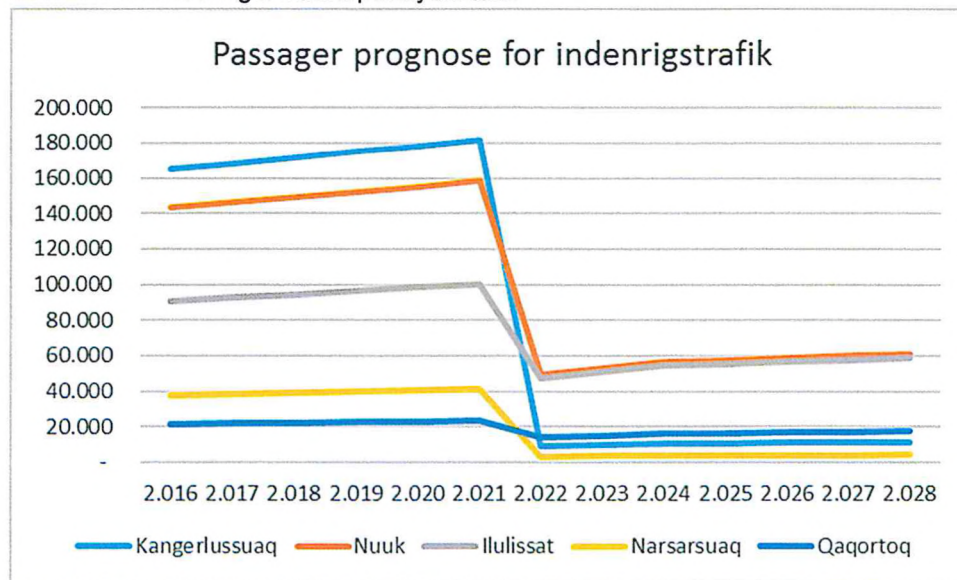
Svar: Der er ikke lavet trafikstrømsanalyser i strukturen foreslået i spørgsmål 43.

Det skal bemærkes, at den nye lufthavnsstruktur medfører, at det samlede transportarbejde falder med 54 % målt på antal passagerer. Det giver en markant effektivisering af det samlede transportsystem. Deraf følger blandt andet potentiale for reducerede rejseomkostninger for de rejsende.

Indenrigstrafikken vil således falde mærkbart på grund af bortfald af de højfrekvente feederruter til og fra Kangerlussuaq. Nye indenrigsruter og/eller frekvenser vil opstå for at feede ind til atlantlufthavnene i Ilulissat og Nuuk. Der foreligger ikke statistisk grundlag (on-off statistik) for at beregne dette nærmere.

Samme forhold gælder i Sydgrønland, hvor en ny lufthavn i Qaqortoq vil overtage flytrafikken via Narsarsuaq til og fra Nuuk og Island. Den nye struktur vil også betyde bortfald af de fleste helikopterflyvninger mellem Narsarsuaq og Qaqortoq. Indenrigstrafikken vil således falde betydeligt i Sydgrønland.

Den nye trafikstruktur fører til nedbringelse af det samlede transportarbejde og dermed de samlede omkostninger i transportsystemet.



Spørgsmål 45: Hvor mange afgående interne passagerer er der forventet i hver lufthavn i spørgsmål 43?

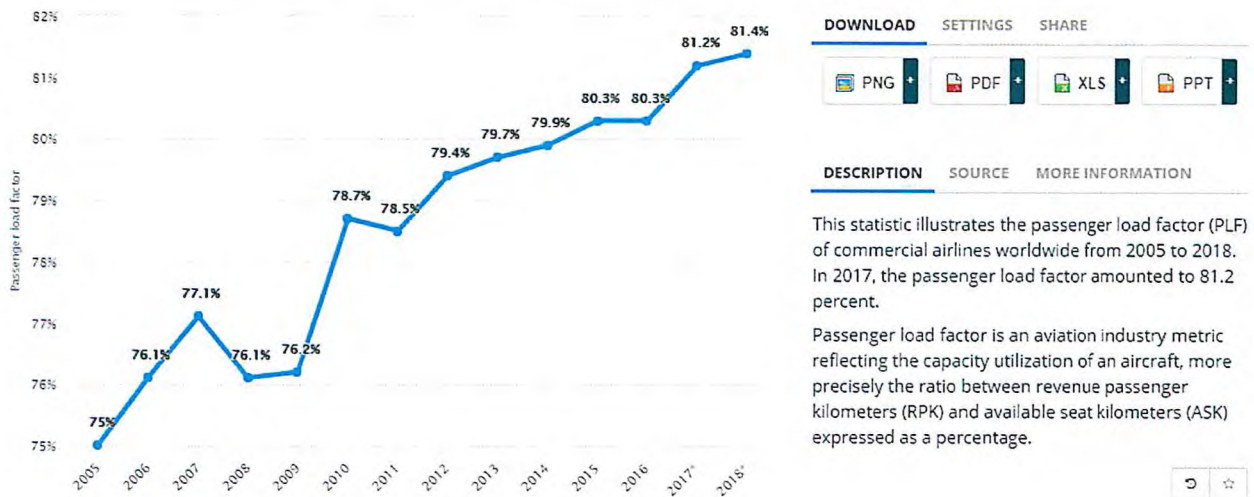
Svar: Se besvarelse af spørgsmål 44.

Spørgsmål 46: Hvor mange afgående internationale passagerer er der forventet i hver lufthavn i spørgsmål 43?

Svar: Se besvarelsen af spørgsmål 43.

Spørgsmål 47: Hvor mange daglige transatlantiske flyvninger (til/fra Europa/USA) forventes der til hver lufthavn, med en forventet gennemsnitlig belægning på 81%?

Passenger load factor of commercial airlines worldwide from 2005 to 2018



© Statista 2018

[About this statistic](#)[Show source](#)

<https://www.statista.com/statistics/658830/passenger-load-factor-of-commercial-airlines-worldwide/>

Svar: Det bør siges, at spørgsmålet vanskeligt lader sig besvare konkret. Spørgsmålets indarbejdede præmis om kabinefaktor synes funderet på en række forudsætninger, der ikke nødvendigvis kan forudsættes gældende for de nye lufthavne. En global gennemsnitlig kabinefaktor kan være meget langt fra relevant for lufthavnssystemet i Grønland. Det ligger i luftfartsselskabernes kommercielle interesse gennem prissætning og kvalitet at højne kabinefaktoren. Men der findes dertil en række alternativer, der ligeledes påvirker kabinefaktoren – eksempelvis ved at tilpasse det udbudte materiel med den faktiske efterspørgsel og dermed eventuelt at indsætte mindre flyvemaskiner med færre pladser i eksempelvis lavsæsonen.

Naalakkersuisut er imidlertid enig i, at kabinefaktor udgør en (blandt flere) vigtig forudsætning for at nye ruter opstår og for at luftfartsselskaberne udbyder en høj frekvens på de befløjne destinationer.

Der er til brug for udarbejdelsen af det videre svar indhentet input fra Kalaallit Airports A/S samt Rambøll.

Kalaallit Airports A/S har udarbejdet passagerprognoser og tilhørende skøn over antal fly, der vil ankomme/afgå fra de 3 lufthavne. Beregningerne er baseret på en belægningsgrad på 75 %. Det bemærkes, at disse prognoser er baseret på et meget forsigtigt skøn for årlig vækst i passagerantallet, hvilket også er indarbejdet som en forudsætning for beregningerne i de samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger.

Kalaallit Airports A/S oplyser, at der vil blive lagt nye og mere realistiske og opjusterede prognoser til grund, når selskabet skal ud på lånemarkedet. Det er derfor sandsynligt og forventet, at det faktiske antal flyoperationer vil være større end de hidtil forudsatte, når lufthavnene åbner.

Antallet af frekvenser afhænger især af størrelsen af de indsatte flytyper. Dette er naturligvis op til de enkelte flyselskaber, hvorledes de vælger at vurdere den kommercielle model. Rambøll har på vegne af Departementet for Boliger og Infrastruktur vurderet, at hvis der eksempelvis indsættes A 320 eller Boeing 737-800 er det sandsynligt, at der vil blive tale om 1-2 daglige forbindelser til Nuuk og 3-4 ugentlige forbindelser til Ilulissat afhængigt af sæsonen. Hertil kommer fly fra Island.

	Antal ank.og afg. Pax ialt	Dimensionerende antal pax (hver vej)	Sæde kapacitet pr. fly (A320)	Kabine faktor	Antal pax pr. fly	Antal rotationer pr. år	Antal rotationer pr. uge
Nuuk	100.697	50.348	170	70%	119	423	8
Ilulissat	50.348	25.174	170	70%	119	212	4

Der er herudover et potentiale i udviklingen af ruter til Canada og USA. Dette er ikke indregnet i hverken Kalaallit Airports A/S' Forretnings- og Finansieringsplan eller den samfundsøkonomiske vurdering. Såfremt dette potentiale indfries må det forudsættes at projekterne bliver endnu mere positive.

Spørgsmål 48: KAIR finansieringsmodel eller Mittarfeqarfiit (og dermed Landskassen)? (Rambøll rapporten side 22, afsnit 3.5)

I scenarier 2 indgår en de facto-lukning af Kangerlussuaq til fordel for to nye atlantlufthavne i Nuuk og Ilulissat som følge af ændrede rutemønstre. De nuværende trafikmængder på Kangerlussuaq vil i stedet flyve direkte fra Nuuk og Ilulissat. Indenrigsstrækningerne mellem Kangerlussuaq og Nuuk og mellem Kangerlussuaq og Ilulissat vil bortfalde, og der vil blive sparet et betydeligt transportarbejde og dermed rejseudgifter både for de hjemmehørende, erhvervsrejsende og ikke mindst for turisterne.

Svar: Spørgsmålet er temmelig uklart, men det er forståelsen, at der muligvis ønskes en stillingtagen til den tidligere trufne og af Finans- og Skatteudvalget godkendte beslutning om at etablere Kalaallit Airports med henblik på opførelsen af nye lufthavne fremfor at lægge anlægsopgaven i Mittarfeqarfiit. Såfremt denne forståelse af spørgsmålet er korrekt henvises der til besvarelsen af de tidligere spørgsmål herom.

Om henvisningen til analysen "Turisme – udvikling og vækst gennem ændret lufthavnsstruktur", Rambøll 2015, skal igen siges, at rapporten ikke ligger til grund for beregningerne i den samfundsøkonomiske analyse. Se besvarelsen af spørgsmål 30.

Spørgsmål 49: Hvordan er økonomien forventet for hver lufthavn i spørgsmål 43, jfr spm 45 & 46?

Svar: Beregninger af et scenarie som beskrevet i spørgsmål 43 ligger uden for beslutningerne truffet ved EM2015/18+167 samt udenfor bemyndigelserne i de efterfølgende af Inatsisartut godkendte tekstanmærkninger i finanslovene. Dermed ligger beregninger af et sådant scenarie uden for den opgave, Naalakkersuisut er blevet pålagt af Inatsisartut. En gennemgribende beregning af økonomien i et sådant scenarie vil udgøre en stor og tidskrævende opgave.

Det er imidlertid oplagt, at resultatet af de samlede beregninger vil blive forringet væsentligt i et scenarie som skitseret i spørgsmål 43. Det skyldes, at investeringerne bliver markant større, uden der realistisk kan forudsættes større passagergrundlag.

Et sådant scenarie, hvor der foretages store investeringer i nye lufthavne samt store investeringer i opretholdelse, vil såvel samfundsøkonomisk som budgetøkonomisk være markant ringere end de foreliggende alternativscenarier. For det første vil de samlede investeringer blive højere end i alle andre alternativer, og disse ekstra investeringer er der ikke fundet finansiering til. Desuden vil det nuværende overskud i Mittarfeqarfiit i Kangerlussuaq efter alt at dømme blive til et betragteligt underskud som følge af fortsatte driftsudgifter og begrænsede passagermængder.

Det risikerer endvidere at føre til forringelse af vilkårene ved optagelse af lån i Kalaallit Airports A/S. For passagererne vil en konkurrerende atlantlufthavn betyde færre fly på de enkelte destinationer og større brugerbetalingen i lufthavnene under et.

Spørgsmål 50: Hvordan er økonomien forventet for hhv. Mittarfeqarfiit og KAIR ved scenariet i spørgsmål 43?

Svar: Se besvarelsen af spørgsmål 49.

Det må forventes, at økonomien i Kalaallit Airports A/S vil forringes i forhold til Alternativscenarie 1 og 2, såfremt en antageligvis mindre del af passagergrundlaget fortsat flyver til og fra Kangerlussuaq. Dette er dog under forudsætning af, at der bliver oprettet en rute, hvilket de gennemførte passagerstrømsanalyser ikke indikerer.

Derudover må det forventes, at økonomien for i Mittarfeqarfiit ved at drive lufthavnen i Kangerlussuaq videre, som en fuldt funktionel atlantlufthavn, vil blive en hel del ringere i forhold til i dag, da langt størstedelen af passagergrundlaget forventeligt vil overgå til lufthavnene i Nuuk og Ilulissat under Kalaallit Airports A/S.

Spørgsmål 51: Hvad er det totale anlægs- og renoveringsbudget for scenariet i spørgsmål 43? Her forudsættes det, at Selvstyret stadig skal sikre renoveringen i Kangerlussuaq og sikre at budgetloven overholdes.

Svar: Indledningsvist skal det slås fast, at det anses for tvivlsomt, hvorvidt budgetloven kan overholdes ved en lufthavsstruktur som beskrevet i Spørgsmål 43, såfremt der fortsat forventes et lånoptag til etableringen af lufthavne i Nuuk og Ilulissat svarende til for nuværende forventede, som landskassen forventes at garantere for.

En forringelse af økonomien i Kalaallit Airports A/S ved en ændring af den foreslåede lufthavnsinfrastruktur ved opretholdelse af Kangerlussuaq som en 2.800 meter atlantlufthavn vil derfor med sandsynlighed kun muliggøre en mindre låneoptagelse, end der aktuelt er lagt op til. Der er ikke foretaget nærmere beregninger af omfanget af den lånesum, som Landskassen vil kunne garantere for i et sådant alternativt scenarie.

De betydelige reinvesteringer i Kangerlussuaq vil ikke kunne bidrage til at forbedre den finanspolitiske holdbarhed, og eventuelle yderligere ekstraordinære indtægter vil ikke kunne anvendes til finansiering af reinvesteringerne i Kangerlussuaq. Se herom i besvarelsen af spørgsmål 20.

De forventede investeringer ved et sådant alternativ vil i væsentlig grad overstige Landskassens opsparede midler til lufthavnsprojekter. Derfor vil der skulle findes besparelser eller indtægter andetsteds eller gennemføres forhøjelse af skatterne.

Der henvises derudover til den bekræftede anlægs- og renoveringsøkonomi i de respektive lufthavne, som beskrevet i den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering samt til nedenstående illustration af udvalgte anslåede anlægsudgifter på de respektive lufthavne i de respektive scenarier:

	Basis-scenarie	Alternativ-scenarie 1	Alternativ-scenarie 2	Alternativ-scenarie 3	Alternativ-scenarie 4	Scenarie jf. Spørgsmål 43
Qaqortoq		680	680	410	410	680
Ilulissat	115	1.400	1.400	189	189	1.400
Nuuk	127	1.500	1.500	248	248	1.500
Kangerlussuaq	747	75	475	747	691	747
Narsarsuaq	175	33	33	33	33	33
Total	1.164	3.688	4.088	1.627	1.571	4.360

Note: Ovenstående matrix viser estimerede reinvesterings- og investeringsbehov i de respektive scenarier på udvalgte poster.

Spørgsmål 52: Hvad betyder svaret i spørgsmål 50 for det offentlige mulighed for at investere i andre projekter de næste 5 år, og hvor stort anlægs-/investeringsbeløb kan der forventes at være til rådighed?

Svar: Se besvarelsen af spørgsmål 49, 50 hhv. 51.

Såfremt der skal findes midler til at foretage reinvesteringer i Kangerlussuaq svarende til scenariet i Spørgsmål 43, vil der samlet skulle findes besparelser andetsteds eller ske forhøjelse af skatter svarende til reinvesteringsbehovet i Kangerlussuaq på 747 mio. kr. Heraf vil der over de første fem år skulle afholdes over ½ mia. kr., som der ikke er fundet finansiering til.

Dertil kommer i øvrigt den løbende finansiering af det driftsunderskud, der vil opstå i Kangerlussuaq Lufthavn.

Spørgsmål 53: I henhold til Rambøll Rapporten forventes anlæggelsen af 1199 meter baner i hhv. Nuuk og Ilulissat 10% at indbære en reduktion af billetprisen på 10% (side 79, afsnit 7.3.2). Hvorledes hænger det sammen med muligheden for at anlægge 1199 meter baner i Qaqortoq, Tasiilaq og Ittoqqortoormiit og dermed opnå stordriftsfordele med for eksempel ATR 72 fly? (The ATR 72-600 is the lowest seat per mile cost aircraft on the 70 seat segment, thanks to significantly lower fuel and maintenance costs compared to its competitors. Fra www.atraircraft.com)

Svar: Kombinationsmulighederne for tilrettelæggelsen af landets lufthavnsstruktur er mange. Naalakkersuisut har ikke igangsat uddybende beregninger på alle tænkelige kombinationer af banelængder.

Lufthavns pakken undergik en række tilpasninger under Inatsisartut- og Anlægsudvalgsbehandlingen i 2015, før lufthavns pakken i den nuværende form blev besluttet med et særdeles bredt flertal bag. Denne lufthavns pakke skal binde landet tættere sammen og skabe markante forbedringer og effektiviseringer af det samlede trafiksystem.

Med nærværende lovforslag eksekveres denne beslutning i forhold til lufthavnene i Ilulissat, Nuuk og Qaqortoq. Det er Naalakkersuisuts klare opfattelse, at konklusionen på den samfundsøkonomiske vurdering af disse tre lufthavnsprojekter er klar – det er samfundsøkonomisk en rigtig god ide at anlægge disse lufthavne med de banelængder, Inatsisartut har besluttet.

Naalakkersuisut er opmærksom på at beslutningerne i 2015 indeholdt flere lufthavne end de i lovforslaget behandlede. Herunder i Ittoqqortoormiit og Tasiilaq, om end med andre banelængder, end de i spørgsmålet anførte. Naalakkersuisut skal slå fast, at der arbejdes med projekterne, i den form og banelængde, de er blevet besluttet af Inatsisartut.

Naalakkersuisut er blevet pålagt at forberede beslutningsgrundlag for blandt andet regionale lufthavne med landingsbaner på henholdsvis 650 meter i Ittoqqortoormiit og 1.500 meter i Tasiilaq.

For Tasiilaq og Ittoqqortoormiit er der for nuværende ikke tilvejebragt et sådant grundlag, at spørgsmålet kan besvares meningsfuldt i forhold til disse lufthavne.

Generelt om reducerede rejseomkostninger som følge af beflyvning med større materiel kan i øvrigt siges, at det som hovedregel er korrekt, at omkostningerne pr. fløjet kilometer er lavere, jo større flyet er. Dette er selvsagt under forudsætning af, at det tilstedeværende passagergrundlag understøtter en tilstrækkelig kabinefaktor.

Naalakkersuisut har som konsekvens af den politiske debat om alternative banelængder i forhold til Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq iværksat beregning af samfundsøkonomiske konsekvenser af to supplerende alternative scenarier. Det vil sige de samfundsøkonomiske konsekvenser af anlæggelse af 1.199-meter landingsbaner i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq.

I alternativscenarie 3 foretages betydelige reinvesteringer i Kangerlussuaq, således at denne fortsat udgør atlanthub, mens Ilulissat, Nuuk og Qaqortoq har baner på 1199 meter.

I alternativscenarie 4 reduceres banen til 2200 meter, mens banerne i Ilulissat, Nuuk og Qaqortoq er på 1199 meter. Denne rapport er under færdiggørelse, og oversendes snarest muligt.

Naalakkersuisut har ikke ladet gennemføre en nærmere analyse af de samfunds- og budgetøkonomiske konsekvenser ved et scenarie som det nævnte med 1.199 meter landingsbaner, hvor Lufthavnen i Kangerlussuaq lukkes. I et sådant scenarie vil Keflavik Lufthavn på Island skulle udgøre den fremtidige hub.

Naalakkersuisut har ikke ladet dette scenarie analysere, idet sådant et scenarie vil have den negative konsekvens, at Grønland gør sig afhængig af en udenlandsk lufthavn som den eneste reelle adgangsport til landet.

Dertil vil man formodentlig i et sådant scenarie flytte store dele af udviklingsmulighederne, arbejdspladserne og vækstpotentialet væk fra Grønland., Iman kan frygte at udviklingen i turismen vil blive begrænset i et sådant scenarie. Transportkommissionen analyserede på et scenarie med Keflavik som hub, men anbefalede det ikke, blandt andet på grund af det reducerede turismepotentiale.

De samfundsøkonomiske konsekvenser af alternativscenarie 3 hhv. 4 er vist nedenfor i en sammenligning med basisalternativet og de tidligere belyste alternativscenarier 1 og 2. Figuren viser, at alternativscenarie 1 samfundsøkonomisk er markant bedre end såvel basisscenariet som de nye alternativscenarier 3 og 4. Figuren viser videre, at potentialet for afledte / dynamiske effekter især som øget turisme og anden erhvervsudvikling er markant større i alternativscenarie 1 og 2 end i alternativscenarie 3 og 4.

Nutidsværdier (mio. kr.)	Investering	Besparelser for samfundet over 25 år	Netto nutidsværdi for samfundet over 25 år	Potentiale for dynamiske effekter som følge af nye landingsbane
Basisscenarie	-1.370	285	-1.085	
Alternativscenarie 1	-2.365 ¹	2.644	280	
Alternativscenarie 2	-2.706 ¹	2.464	-241	
Alternativscenarie 3	-1.887	1.222	-666	
Alternativscenarie 4	-1.834	1.218	-616	

1) KAIR optager hertil lån som en del af finansieringen af lufthavnene Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq. Lånefinansieringen har negativ påvirkning på driften i KAIR og derved størrelsen af udlodning til Selvstyret. Dette påvirker beregningen ved at reducere besparelser for samfundet over 25 år.

● Fuldt potentiale ○ Intet potentiale

Spørgsmål 54: I scenariet fra spørgsmål 43 forventes der afsat en øget mængde passagerer, der overgår til transit i Keflavik:

Tabel 35: Passagerstrømme

	2021	2039
Passagerer som ankommer fra København	67 %	35 %
Passagerer som ankommer via Keflavik	33 %	65 %

Kilde: Passagerprognose, Rambøll.

Ovenstående er taget fra Rambøll rapporten (side 67, tabel 35), og viser en større overgang til Keflavik flyvninger, i stedet for direkte flyvninger. Hvad er risikoen for, at en meget større del vil bruge Keflavik som hub, og dermed fjerne behovet for transatlantiske baner i Nuuk og Ilulissat? (Rambøll rapporten side 23, afsnit 3.7)

Svar: Den omtalte analyse "Turisme – udvikling og vækst gennem ændret lufthavnsstruktur", Rambøll 2015, ligger ikke til grund for beregningerne i nærværende projekt og de beskrevne scenarier. Se besvarelsen af spørgsmål 30. Den nævnte tabel er taget ud af en anden sammenhæng end de analyser, der er udarbejdet i forbindelse med de nye lufthavne i Nuuk og Ilulissat.

De nye lufthavne og 2.200 meter landingsbaner i Nuuk og Ilulissat vil gøre det mere attraktivt at flyve direkte fra og til Grønland til og fra eksempelvis Danmark, end via Keflavik på grund af den kortere flyve- og transporttid. Langt de fleste passagerer vil flyve direkte fra eller til rejsemålene i Nuuk og Ilulissat. Den konkurrencemæssige fordel for de grønlandske lufthavne vil blive forbedret sammenlignet med den nuværende situation. Der vurderes således ikke at være nævneværdig risiko for, at en større andel vil anvende Keflavik som hub.

De nye lufthavne med 2.200 meter landingsbaner giver imidlertid mulighed for beflyvning af Grønland fra Keflavik med jetfly og store turbo-prop fly (Dash 8-Q400 eller ATR 72), hvilket kan medvirke til lavere billetpriser og dermed øget turisme til Grønland. Samtidig giver flyforbindelser fra de nye lufthavne i Nuuk og Ilulissat de grønlandske rejsende mulighed for forbindelser til en lang række destinationer i Europa og USA ved at transitere i Keflavik. Herudover er der i takt med udviklingen af turismen muligheder for at flyselskaber laver nye ruter til Europa og Nordamerika.

De nye lufthavne kan således effektivisere de nuværende rejsemønstre og blive katalysator for vækst både for trafik til og fra København og Keflavik. Samtidig vil der blive bedre mulighed for konkurrence mellem flere operatører, hvilket kan bidrage til lavere billetpriser.

Spørgsmål 55: KAIR har præsenteret Air Greenland som eneste operatør. Air Greenland forventer ikke en nedgang i billetpriserne. Hvorledes hænger det sammen med Rambøll rapporten, hvori der omtales en billetpris reduktion på 20-30% og dertilhørende passagertilgang grundet pris-elasticitet? (side 7, under scenarie 2)

Svar: Air Greenland forventes ikke at blive eneste operatør i det fremtidige passagertransportsystem. Tværtimod understøtter den nye lufthavnsstruktur øget konkurrence mellem luftfartsoperatører.

Der er identificeret potentiale for billetprisnedsættelser på grund af lavere operationelle omkostninger i den nye trafikstruktur. Hvordan dette potentiale konkret udmøntes i lavere billetpriser afhænger af operatørerne. Øget konkurrence giver muligheder for yderligere billetprisnedsættelser.

Spørgsmål 56: Hvor mange operatører har KAIR sikret sig tilkendegivelser fra, der ønsker at etablere ruter til de nye lufthavne?

Svar: Der er indhentet bidrag fra Kalaallit Airports A/S til nærværende besvarelse.

Kalaallit Airports A/S har indledt dialog med flere europæiske flyselskaber, og er ved at planlægge en tilsvarende kontakt til relevante nordamerikanske flyselskaber, for at skabe interesse om flyvning til Grønland, når lufthavnene står færdige.

Selskabet påtænker således at fortsætte i hele byggeperioden med at deltage i de mest relevante messer for flyselskaber, så som Routes Europe og Routes World, ligesom man vil opretholde dialogen med de flyselskaber, som der allerede er etableret kontakt til.

6 – 7 af de europæiske flyselskaber, som selskabet på nuværende tidspunkt har været i kontakt med, har udtrykt positiv interesse, men ingen af selskaberne har på forhånd givet

bindende tilsagn om flyvning til Grønland, dels fordi flyselskaber ved ruteplanlægning opererer med en meget lang tidshorizont (3 – 5 år), dels fordi de ikke ønsker at bruge ressourcer på dette, før der er sikkerhed for, om lufthavnene bliver bygget, og dels fordi ingen af flyselskaberne på nuværende tidspunkt har haft mulighed for at lave forretningsmæssige vurderinger af potentialet i at indsætte rutefly eller charterfly til flyvning til Grønland fra 2023 og fremefter.

Baseret på den dialog, som Kalaallit Airports A/S allerede har haft med europæiske flyselskaber, vurderer selskabet, at det er realistisk, at der vil kunne skabes betydelig interesse for flyvninger til Grønland, når lufthavnene står færdige.

Spørgsmål 57: Hvad er de forventede destinationer og forventede priser fra svaret i spørgsmål 55?

Svar: Samlet vurderes den samlede nye lufthavnsstruktur at muliggøre nye ruter og destinationer. Imidlertid er det op til operatørerne i markedet at tilrettelægge ruter og destinationer som følge af kundernes ønsker og behov og markedets udvikling.

Om priser se besvarelsen af spørgsmål 55. Dertil kan siges, at der i den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering er indregnet en forventet samlet billetprisreduktion på 1.000 kr. for de passagerer, der i den nye struktur sparer en feederflyvning mellem Kangerlussuaq og deres slutdestination. Det vil sige, at der eksempelvis på en returrejse mellem Upernavik og København kan forventes billetprisbesparelser på 2.000 kr.

For yderligere oplysninger om feederflyvninger og besparelser henvises til afsnit 3.1 i "Samfundsøkonomisk konsekvensvurdering ved udbygning af lufthavne, Trin 2".

Spørgsmål 58: Deloitte havde ikke tal for, hvad det betød for KAIR økonomi, hvis passagererne fra Ilulissat fløj til Keflavik i stedet for Nuuk om vinteren. Hvornår forventes dette afklaret?

Svar: Spørgsmålet er ikke ens på grønlandsk og dansk. I den grønlandske udgave spørges alene til, om dette forventes afklaret.

Der er indhentet bidrag til besvarelsen af nærværende spørgsmål fra Kalaallit Airports A/S.

Kalaallit Airports A/S har ikke undersøgt spørgsmålet, da det ikke har ligget i det opdrag selskabet har fået, ligesom selskabet ikke efterfølgende er blevet bedt om at undersøge disse forhold.

Når det er sagt skal dog bemærkes, at det er Kalaallit Airports A/S' vurdering, at direkte flyvninger mellem Ilulissat og Keflavik ikke vil have negativ betydning for selskabet, idet det i Forretnings- og Finansierungsplanen er forudsat, at der vil være direkte flyvninger til og fra Ilulissat det meste af året.

Da Kalaallit Airports A/S vil have ansvaret for drift af lufthavnene i både Nuuk og Ilulissat, vil en overflytning af afgående passagerer fra den ene lufthavn til den anden således ikke ændre på selskabets samlede resultat, idet der vil blive opkrævet passager- og flyafgifter

for alle afgående passagerer, uanset om de flyver fra den ene lufthavn eller den anden, og uanset om de flyver til den ene destination eller en anden.

Spørgsmål 59: Der er fra koalitionen blevet lovet en vej mellem Kangerlussuaq og Sisimiut. Hvad betyder det for passagertallet for KAIR, hvis Sisimiut passagererne fravælger Nuuk og Ilulissat og kører til Kangerlussuaq?

Svar: Om ruter, frekvens og incitamenter se blandt andet besvarelsen af spørgsmål 53.

Det vurderes usandsynligt, at passagergrundlaget i Kangerlussuaq uanset anlæggelse af vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq, vil være tilstrækkeligt til at oppebære en tålelig frekvens på atlantbeflyvning af Kangerlussuaq. Det anses derfor for overvejende sandsynligt, at passagerene fra Sisimiut, vil anvende Ilulissat eller Nuuk som hub, da der her vil være en markant højere frekvens.

Spørgsmål 60: Hvad betyder det for Selvstyrets budgetter også at skulle finansiere vejen?

Svar: Vejen mellem Sisimiut og Kangerlussuaq behandles ikke under nærværende lovforslag. Der er endnu ikke tilvejebragt et sådant kvalificeret dokumentationsgrundlag, at der kan svares fyldestgørende på spørgsmålet. Vejprojektet er under nærmere undersøgelse og kan blive fremsat til særskilt behandling og beslutning på et senere tidspunkt.

Spørgsmål 61: Med de nye lufthavne forventes eksport af fersk fisk, men Grønland har endnu ikke hjemtaget Fødevarestyrelsen, og kan derfor ikke garantere eksportmulighed til blandt andet USA. Hvilke lande forventes fiskeeksporten at gå til?

Svar: Svaret ligger uden for rammerne for nærværende lovforslag.

Om dynamiske effekter se nedenfor i besvarelsen af Spørgsmål 62.

Spørgsmål 62: Keflavik eksporterer dagligt store mængder fisk grundet stabil leverance. Af hvilke fiskearter forventes stabil leverance fra Nuuk & Ilulissat, og i hvor store daglige mængder?

Svar: Svaret ligger uden for rammerne for nærværende lovforslag. Eksport af fersk fisk og skaldyr er et anliggende for aktører i fiskeriet og fiskeindustrien. Naalakkersuisut er dog af den opfattelse, at effektiviseringen af lufthavnsstrukturen også vil understøtte en effektivisering af fragtmønstre – herunder hvad angår eksport af fersk fisk og skaldyr m.v. Udvikling som følge af effektivisering af fragt af eksempelvis fisk udgør en dynamisk effekt, som ikke er kapitaliseret i den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering. Effekten vurderes at ville være positiv og vil i givet fald forbedre det samlede samfundsøkonomiske resultat.

Spørgsmål 63: Hvad vil det i forhold til spørgsmål 61 betyde, samfundsøkonomisk, hvis man brugte ATR 72, der kan medtage passagerer og fragt (2 tons fragt samt 50 passagerer)?

Svar: En opgørelse af de samfundsøkonomiske konsekvenser ved anlæggelse af 1.199 meter landingsbaner i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq er nærmere beskrevet i besvarelsen af spørgsmål 53.

Den samfundsøkonomiske effekt af effektivisering af befordring af fragt er ikke kapitaliseret i de respektive scenarier. En sådan effektivisering kan slå igennem i form af lavere varepriser eller større udvalg og således udgøre en dynamisk effekt.

Imidlertid er det givet korrekt, at befordring af fragt sker mere effektivt i eks. ATR 72 med cargo dør end tilfældet er i en Dash 8 Q200, som opererer i dag. På samme måde vil effektivisering af fragt i alternativscenarierne 1 og 2 ligeledes bidrage positivt, hvor de nye lufthavne i Ilulissat og Nuuk kan beflyves med eksempelvis Airbus 330-200, som kan medtage ca. 10 - 12 tons fragt ved et fly med 278 passagerer.

Spørgsmål 64: Hvad vil det i forhold til spørgsmål 61 betyde for byerne at få turister direkte fra Island (ATR 72 eller Dash 8 Q400)?

Svar: Spørgsmålet forstås således, at der henvises til spørgsmål 53 og ikke til spørgsmål 61, som omhandler fisk.

For byerne Ilulissat og Nuuk er der allerede i dag transport af turister direkte fra Island. Eksempelvis beflyver Air Iceland Connect Ilulissat fra Island ca. 7 måneder om året.

Det er Naalakkersuisuts opfattelse, at det er forbundet med store fordele for byerne, at der er direkte beflyvning – ikke mindst for at skabe udvikling inden for turismen. En sådan udvikling inden for turismen udgør en ikke kapitaliseret dynamisk effekt, som vurderes at være positiv i de respektive alternativscenarier. Udnyttelsen af det turistmæssige potentiale forudsætter, at der tilvejebringes tilstrækkelig hotel kapacitet i Nuuk og Ilulissat.

Spørgsmål 65: Hvilke billetprisreduktioner vil man kunne opnå på København-Kangerlussuaq ruten ved at udbyde ruten i offentlig licitation, hvis A321 eller andre tilsvarende mindre fly end Air Greenlands Norsaq benyttes?

Svar: Naalakkersuisut har ikke gennemført en nærmere vurdering af konsekvenser ved at udbyde visse ruter i offentlig licitation. Det ville i givet fald være et opgør med hidtidig praksis, hvor der i princippet er åben markedsadgang i, til og fra Grønland. Trafik- Bygge og Boligstyrelsen i Danmark giver med forudgående høring af Grønlands Selvstyre tilladelser til beflyvning til selskaber, der kan dokumentere, at de kan leve op til de tekniske og sikkerhedsmæssige krav.

Naalakkersuisuts vurdering er, at en lufthavnsstruktur, der virker befordrende for øget konkurrence og realisering af dynamiske effekter, vil være mere effektiv i forhold til at opnå besparelser på billetpriser, rejsetid mv.

Spørgsmål 66: Hvor billige billetter ville kunne opnås ved at udbyde flyvningerne fra Kangerlussuaq (og Keflavik) til alle byer, der berøres i spørgsmål 61 (med de nævnte længder), i offentlig licitation, hvor ATR 72 og/eller dash 8 Q400 fly skal benyttes?

Svar: Spørgsmålet forstås således, at der henvises til byer og banelængder som oplistet i Spørgsmål 43 – og ikke som det i spørgsmålet står anført til Spørgsmål 61, som vedrører eksport af fisk.

Naalakkersuisut har ikke intentioner om at udbyde kommercielt bæredygtige ruter i offentlig licitation og dermed eliminere potentialet for konkurrence på ruterne med de fordele, det vil kunne medføre i form af eksempelvis billetprisbesparelser, øget kvalitet, højere frekvens. og mulighed for øgning af antal destinationer.

Se besvarelsen af spørgsmål 65.

Spørgsmål 67: Hvor meget billigere kan Mittarfeqarfiit (MIT) drives, hvis MIT kun skal tage sig af lufthavnsdrift, og hvor eksempelvis el & vandforsyning overgives til de respektive departementer?

Svar: Spørgsmålet ligger uden for rammen af nærværende lovforslag og besvares derfor kun overordnet.

Det er korrekt, at Mittarfeqarfiits økonomi i dag belastes af at Mittarfeqarfiit løser en række underskudsgivende opgaver, der ikke henhører direkte under lufthavnsdrift. Dette drejer sig eksempelvis om forsyningsvirksomhed, affaldshåndtering mv. Når disse ydelser i dag belaster Mittarfeqarfiits økonomi betyder det, at det i sidste ende er passagerene, der gennem start- og passagerafgifter til Mittarfeqarfiit betaler for løsningen af disse opgaver. Ved en effektivisering eller omlægning af opgaver til løsning andetsteds forbedres Mittarfeqarfiits økonomi tilsvarende, hvilket igen kan medføre reduktioner i billetpriserne, da start- og passagerafgifter dermed kan reduceres.

Ved en overførsel af sådanne underskudsgivende opgaver, vil der skulle tages stilling til inddækningen af det underskud, der er ved løsningen af opgaven. Det betyder, at Mittarfeqarfiit enten skal lade overførslen af opgaven ledsage af et beløb svarende til underskuddet ved løsningen af opgaven eller alternativt, at der inden for de relevante sektorer vil skulle findes finansiering af underskuddet.

Til Kapitel 4 – udbud af lufthavne samt ansættelsesforhold:

Spørgsmål 68: Vil det kunne danne præcedens for andre større byggerier, hvis det offentlige vælger udenlandske entreprenører til at bygge de nye lufthavne, og det med udefrakommende ansatte, der ikke skal betale kommuneskat?

Svar: Hovedtrækkene i den besluttede model for så vidt angår bruttoskatteordningen anvendes allerede i dag inden for storskalalovgivning. En sådan ordning kræver eksplicit hjemmel, og af samme grund besluttede Naalakkersuisut på efterårssamlingen 2017 at forelægge et lovforslag herom for Inatsisartut, som vedtog dette. Der er således intet præcedensskabende ved lovgivers beslutning om at indføre en sådan ordning for de pågældende lufthavnsprojekter.

Det skal for god ordens skyld understreges, at bruttoskatten som udgangspunkt ikke er en økonomisk set lempeligere skatteform for den enkelte arbejdstager. Bruttoskatteprocenten er som udgangspunkt ganske vist lavere end den almindelige samlede skatteprocent, men til gengæld ydes der ikke fradrag. Der henvises herom til de almindelige bemærkninger til lovforslaget, som blev vedtaget under EM2017 som pkt. 38.

Spørgsmål 69: I den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering er der ikke taget højde for den dårligere regularitet i Nuuk. De fleste jetfly ikke kan klare mere end

29 knob sidevind for start, og generelt 50 knobs vind på jorden for at operere. Hvor mange dage om året forventes der af overskridelse af disse to parametre.

Svar: Der er indhentet bidrag fra Kalaallit Airports A/S til besvarelsen af nærværende spørgsmål.

Spørgsmålet forstås således, at de to nævnte grænseværdier for vindhastighed relaterer sig til vindparameteren middelvind over en 10 minutters periode.

Tilgængelige rådata fra DMI fra den ene af de to nuværende vindmålere på Nuuk Lufthavn er for en fireårig periode 2007 – 2010 analyseret for så vidt angår parametrene "Mean wind directions over the 10-minute period preceding the observation" og "Mean wind speed over the 10-minute period preceding the observation". Kilde: DMI, "Technical Report 11-15, Weather and climate data from Greenland 1958 – 2010, Observation data with description".

På dette grundlag er det beregnet, at vindens hastighedskomponent vinkelret på landingsbanen (= sidevind) i ca. 0,8 % af tilfældene overskrider 29 knob, hvilket omsat til døgn pr. år vil svare til ca. 3 døgn pr. år.

Tilsvarende overskrides vindhastigheden 50 knob (uanset retning) i 0,16 % af tilfældene, hvilket svarer til 0,6 døgn pr. år.

Imidlertid er det klart, at de vindtilfælde, der overskrider grænseværdierne nævnt i spørgsmålet, ikke vil være koncentreret på hhv. 3 og 0,6 sammenhængende døgn. Ved analysen af vinddataene er der ikke set på års-, måneds- og døgnfordelingen af vindtilfældene over de nævnte grænseværdier.

Kalaallit Airports har af luftfartsoperatører fået oplyst, at de ikke forventer negative ændringer i regulariteten relateret til vind på en 2.200 m bane i Nuuk, bl.a. fordi der generelt er højere tilladt sidevindskomponent med jetfly end med propelfly, ligesom også flyenes størrelse, og landingsbanens længde og især bredde har betydning herfor.

Spørgsmål 70: Hvorledes stiller det Ilulissat med de vindbegrænsninger og regularitet nævnt i spørgsmål 69?

Svar: Der er indhentet bidrag fra Kalaallit Airports A/S til besvarelsen af nærværende spørgsmål. Nedenstående udgør et uddrag af det modtagne bidrag, idet der henvises til Bilag 1 for en uddybning heraf.

Grundlaget for at svare på dette spørgsmål er noget mere spinkelt end for Nuuks vedkommende, da der ikke i lighed med Nuuk er foretaget en nøjere og tidskrævende analyse af rådata fra lufthavnens vindmåler.

Imidlertid har DMI udarbejdet en række tekniske rapporter baseret på vinddata fra den nuværende lufthavn, hvoraf der kan udledes en del af relevans for det stillede spørgsmål.

Som tilfældet er for Nuuk, er der også her tale om middelfretning og -vindhastighed over en 10 minutters periode.

Sammenfattende vurderes det på grundlag af informationerne fra DMI's rapporter, at de i spørgsmål 69 nævnte grænseværdier for sidevind vil være overskredet i 0,3 – 0,5 % af

tilfældene, svarende til 1 – 2 døgn pr. år, herunder fortrinsvis i vinterhalvåret. Omfanget af eventuel overskridelse af den i spørgsmål 69 nævnte grænseværdi på 50 knob har det ikke været muligt at fastlægge.

Imidlertid skal det, som i besvarelsen af spørgsmål 69, nævnes at vindtilfælde der overskrider grænseværdierne nævnt i spørgsmål 69, ikke vil være koncentreret på nævnte 1 – 2 sammenhængende døgn.

Kalaallit Airports har af luftfartsoperatører fået oplyst, at de ikke forventer negative ændringer i regulariteten relateret til vind på en 2.200 m bane i Ilulissat, bl.a. fordi der generelt er højere tilladt sidevindskomponent med jetfly end med propelfly, ligesom også flyenes størrelse, og landingsbanens længde og især bredde har betydning herfor.

Spørgsmål 71: Udover begrænsningerne i spørgsmål 69, forventes der anden dårligere regularitet grundet almindeligt dårligt vejr, glat bane m.m? Hvor mange dage forventes denne at udgøre?

Svar: Der er indhentet bidrag fra Kalaallit Airports A/S til besvarelsen af nærværende spørgsmål. Nedenstående udgør et uddrag af det modtagne bidrag, idet der henvises til Bilag 1 for en uddybning heraf.

Man kan, ud over vind, dele vejrbetinget regularitet op i kombinationen af:

- 1) Sigt og skyhøjde
- 2) Baneforhold

Om sigt- og skyhøjde

Kalaallit Airports A/S har på grundlag af foreliggende klimaregistreringer fra DMI, foretaget en vurdering af de vejrbetingede åbningstider for gennemførelse af landinger i Nuuk og Ilulissat. Formålet med vurderingerne var at få et indtryk af hvilken indflydelse den nye 2200 m landingsbane med tilhørende landingshjælpemidler har på den vejrbetingede åbningstid i forhold til de nuværende landingsbaner.

Sammenfatning Nuuk:

*"Det vurderes, at den vejrbetingede åbningstid for landinger **øges med lidt over 5 %-points** ved gennemførelsen af den planlagte udbygning af lufthavnen i forhold til den nuværende lufthavn. Ved udbygningen af lufthavnen forbedres landingshjælpemidlerne, således at baneklassifikationen for landing fra såvel nord som syd ændres til "Precision Approach Category I" fra nuværende klassifikation "Non-precision approach" fra nord og "Non-instrument" fra syd".*

Sammenfatning Ilulissat:

*"Landing foretages pga. vindforholdene i ca. 80 % af tilfældene fra syd og her vurderes det at den vejrbetingede åbningstid for landinger **øges med ca. 4 %-points** ved gennemførelsen af den planlagte udbygning af lufthavnen i forhold til den nuværende lufthavn.*

*Ved landinger fra nord i ca. 20 % af tilfældene vurderes det, at den vejrbetingede åbningstid for landinger **øges i størrelsesordenen 10 %-points.***

Ved udbygningen af lufthavnen forbedres landingshjælpemidlerne, således at baneklassifikationen for landing fra såvel syd som nord ændres til "Precision Approach Category I" fra nuværende klassifikation "Non-precision approach".

Baneforhold

Kalaallit Airports A/S har været i dialog med bl.a. Air Greenland omkring dette spørgsmål.

De Dash-8 fly, som i dag opererer på Nuuk, er ikke begrænset af glat bane etc. på den nuværende bane. De fly som forventes at operere i fremtiden vil derimod opleve at blive begrænset, som følge af sne og is på banen, hvilket reducerer bremsevirkningen. Hvor stor indflydelse dette vil have på regulariteten kommer an på den indsatte snerydningskapacitet på den kommende lufthavn, men må alt andet lige forventes at have en negativ indflydelse på regulariteten.

Kalaallit Airports A/S bemærker dog i den forbindelse, at selskabet agter at indsætte tilstrækkelig snerydningskapacitet på banerne, der kraftigt reducerer baneforholdenes indflydelse på regulariteten.

Spørgsmål 72: Hvilke operatører, der ønsker at have årlig operation til Nuuk og Ilulissat, er der talt med, og hvad er deres reservationer til svarende i spørgsmål 69 & 70?

Svar: Der er indhentet bidrag fra Kalaallit Airports A/S til besvarelsen af nærværende spørgsmål. Nedenstående udgør et uddrag af det modtagne bidrag, idet der henvises til Bilag 1 for en uddybning heraf.

Kalaallit Airports A/S har haft en tæt dialog med bl.a. Air Greenland om de luftfartstekniske og sikkerhedsmæssige forhold ved flyvning til Nuuk og Ilulissat, og repræsentanter for Air Greenland har også deltaget i de krævede risikovurderinger i forbindelse med udarbejdelse af anlægsprogrammer og materiale til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i forbindelse med ansøgning om luftfartsmyndighedens godkendelse af lufthavnsprojekterne.

Der har generelt ikke fra luftfartsoperatørernes side været udtrykt betænkeligheder ved flyveforholdene til de nye lufthavne i Nuuk og Ilulissat. Tværtimod er det vurderet, at de nye lufthavne vil medføre bedre flyforhold end de nuværende.

Der er dog blevet nævnt reservationer, der går på turbulensforholdene i både Nuuk og Ilulissat, og at det med fordel kan overvejes, hvorvidt der kan optimeres på de forventede tekniske installationer såsom f.eks. centerlinjelys samt etablering af løbelys.

Kalaallit Airports A/S bemærker i forbindelse med de tekniske baneinstallationer, at selskabet har og fremadrettet også vil være i løbende dialog med operatørerne, omkring baneinstallationer i såvel anlægs- som driftsfasen. Det kan helt konkret oplyses, at løbelys allerede indgår i projekterne i både Nuuk og Ilulissat. Centerlinjelys, som alene vil kunne medføre en forbedring af regulariteten ved starter, er tidligere i projektet blevet fravalgt pga. problematikker i forbindelse med vintervedligehold af banerne.

Til Kapitel 5 – Kalaallit Airports A/S' virksomhed:

Spørgsmål 73: Udvalget foreslår, at takster og takstprincipper samt ændringer heri for selskabets lufthavne skal godkendes af Naalakkersuisut, jf. § 15, stk 3, efter forudgående godkendelse af Finans- og Skatteudvalget. Udvalget skal anmode Naalakkersuisut om at fremsætte ændringsforslag til forslagens 2. behandling.

Svar: Naalakkersuisut deler Udvalgets opfattelse af, at det er vigtigt, at der ved selskabets fastsættelse af takster og takstprincipper foretages en politisk vurdering af, at forretningsbaserede takster og takstprincipper i tilstrækkelig grad er afstemt med de samfundsmæssige hensyn.

Imidlertid er det vigtigt, at de rammevilkår, der stilles Kalaallit Airports A/S skaber størst muligt grundlag for forretningsmæssig drift og dermed også betryggende sikkerhed for långivere. Umiddelbart vurderes en forøgelse af kompleksiteten omkring processen for godkendelse af takster og takstprincipper at være u hensigtsmæssig i relation til långivere og Kalaallit Airports A/S' evne til at opnå så gunstige lånevilkår som muligt.

Af Inatsisartutlov nr. 9 af 3. juni 2015 om havne, som blandt andet regulerer forhold omkring Sikuki Nuuk Harbour, fremgår af § 16, stk. 3 at takster og takstprincipper samt ændringer heri skal godkendes af Naalakkersuisut.

Naalakkersuisut anbefaler lovforslaget bibeholdt i sin nuværende form,

- da takster og takstprincipper og ændringer heri skal begrundes i et forretningsmæssigt grundlag efter § 14,
- da Kalaallit Airports bør gives bedst mulige betingelser for gunstige lånoptag og
- da det følger af praksis for lovgivning vedrørende selskaber, der driver infrastruktur, at takster og takstprincipper skal godkendes af Naalakkersuisut.

Spørgsmål 74: Hvordan vil billetpriserne blive påvirket, bliver det billigere for alle og hvornår kan man forvente dette?

Svar: Hvornår og hvordan besparelser som følge af effektivisering af transportarbejdet og øget konkurrence bliver en realitet kan ikke entydigt fastslås. Det kan imidlertid slås fast, at der med den nye lufthavnsstruktur skabes forudsætninger for billetpris- og rejsetidsbesparelser for de fleste rejsende. Desuden skabes forudsætninger for øget konkurrence på luftfartstrafikken og markant udvikling inden for turisme- og erhvervsudvikling. Dette vil komme hele samfundet til gode.

Andre spørgsmål om Kalaallit Airports A/S og – Infrastruktur i øvrigt:

Spørgsmål 75: Hvilke forbedringer forventes de nye internationale lufthavne at give den meget usammenhængende trafikstruktur i Grønland?

Svar: Den nye lufthavnsstruktur generelt og den nye atlant-trafikstruktur specifikt vil medføre markante forbedringer i form af effektiviseringer, besparelser og udvikling inden for turismen og erhvervslivet i almindelighed. Dertil kommer potentialet for, at billigere og øget trafik kan forbedre sammenhængskraften internt i samfundet såvel som potentialet for at Grønlands forbindelse til eksisterende og nye destinationer styrkes.

Sammenfattende gælder det, at den nye lufthavnsstruktur i størst mulig grad sikrer at flest mulig passagerer kommer direkte til og fra slutdestinationerne, frem for den nuværende lufthavnsstruktur, hvor hub lufthavnene historisk set er anlagt ud fra militære hensyn.

Spørgsmål 76: Hvilke konsekvenser vil de internationale lufthavne have for Mittarfeqarfiit i forhold til den nuværende lufthavnsstruktur?

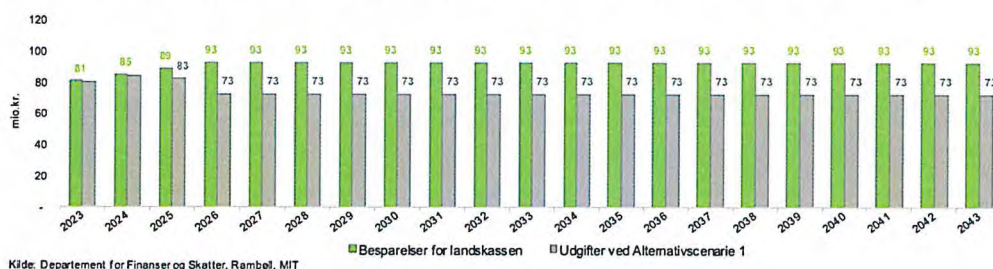
Svar: De nye atlantlufthavne i regi af Kalaallit Airports A/S vil have betydelige økonomiske konsekvenser for Mittarfeqarfiit primært i form af reduceret indtægtsgrundlag i Kangerlussuaq.

Naalakkersuisut har derfor været meget optaget af at sikre, at der med etableringen af den nye lufthavnsstruktur ikke sker skade på økonomien i det samlede lufthavnssystem – herunder fundamentet i den eksisterende krydssubsidiering mellem overskuds- og underskudsgivende lufthavne og helikopterflyvepladser.

Med baggrund i analysen "Mittarfeqarfiit, Driftsøkonomiske konsekvensberegninger i forbindelse med ny lufthavnsstruktur", Deloitte 2017, er konsekvenserne for Mittarfeqarfiits økonomi ved den nye lufthavnsstruktur analyseret. På baggrund af konklusionerne i denne analyse, at der i den samfundsøkonomiske og budgetøkonomiske konsekvens-vurdering, Alternativscenarie 1 og 2, indregnet en omfordeling svarende til et årligt tilskud til Mittarfeqarfiit på 60 hhv. 75 mio. kr.

I Figur 27 på side 47 (DK version) i "Samfundsøkonomisk konsekvensvurdering ved udbygning af lufthavne, Trin 2", illustreres indtægter og udgifter i alternativscenarie 1 år for år for landskassen ved den nye lufthavnsstruktur. Indeholdt heri er blandt andet udgifter til tilskud til Mittarfeqarfiit på 60 mio. kr. jf. ovenfor.

Figur 27: Oversigt over nettopengestrømme i Alternativscenarie 1 for landskassen (mio. kr.)



Som det ses af ovenstående figur er der i Alternativscenarie 1 år for år større besparelser for landskassen ved den nye lufthavnsstruktur end udgifter, herunder er indeholdt udgifter til Mittarfeqarfiit

Spørgsmål 77: Hvornår bliver det Tasiilaqs, Ittoqqortoormiits og de andre små lufthavnes tur?

Svar: De pågældende lufthavne indgår ikke i nærværende lovforslag. Det kan oplyses, at Naalakkersuisut arbejder på at kvalificere beslutningsgrundlaget i forhold til disse lufthavne. Når dette foreligger, kan dette blive fremlagt til særskilt politisk behandling og beslutning.

Spørgsmål 78: Påtænker man at anlægge en bane i Ittoqqortoormiit på kun 600 meter? Eller vil man, af hensyn til en bedre udnyttelse af banen, have en længere bane?

Da nogle af disse lufthavne har hørt under ét projekt, er det ønskeligt også at få oplysninger om disse.

Svar: Se besvarelsen af spørgsmål 77. Hertil kan oplyses, at Naalakkersuisut i udgangspunktet undersøger mulighederne inden for rammen af det mandat og den opgave, Naalakkersuisut blev stillet ved beslutningerne på EM2015/18+167. Her blev det pålagt Naalakkersuisut at forberede anlæggelsen af en regional bynær lufthavn ved Ittoqqortoormiit på 650 meter.

Naalakkersuisut er imidlertid opmærksom på de operationelle forhold, der kan begrunde overvejelser om alternative banelængder ved Ittoqqortoormiit. Naalakkersuisut arbejder pt. med at kvalificere beslutningsgrundlaget herom, hvorefter projektet i sin helhed kan blive forelagt til politisk behandling og beslutning ved Inatsisartut.

Spørgsmål 79: Air Greenlands fly er ikke længere i stand til at flyve i tilstrækkelig grad om vinteren. Vil lufthavnsprojekterne have indvirkning på udskiftningen af disse fly?

Svar: Valg og eventuel udskiftning af materiel er op til luftfartsoperatørerne. Naalakkersuisut kan imidlertid ikke afvise, at den nye lufthavnsstruktur kan virke befordrende for ibrugtagelse af alternativt materiel på de nye lufthavne, ligesom øget konkurrence kan betyde introduktion af alternative flytyper.

Spørgsmål 80: Vil der blive fri konkurrence på atlantbeflyvningen i lufthavnene i Nuuk og Ilulissat?

Svar: Ja, ligesom der i dag de facto er fri konkurrence på atlantbeflyvningen af Kangerlussuaq og Narsarsuaq. Naalakkersuisut kan ikke entydigt fastslå, om og i givet fald hvornår og hvor konkurrence vil opstå. Den økonomiske effekt heraf er derfor ikke kapitaliseret i de gennemførte samfunds- og budgetøkonomiske beregninger.

Naalakkersuisut ønsker at fastholde den frie konkurrence på atlantruterne / udlandstrafikken.

Spørgsmål 81: Kan man allerede i dag ikke åbne op for fri konkurrence på atlantbeflyvningen, uden at afvente anlæggelsen af de internationale lufthavne?

Svar: Der er i dag de facto fri konkurrence på atlantruterne. Imidlertid er der pt. ingen konkurrerende luftfartsselskaber, der beflyver Kangerlussuaq på atlantruten til København.

Air Iceland Connect etablerede for ca. 2 år siden en rute mellem Island og Kangerlussuaq. Denne er imidlertid nu lukket, da der ifølge Air Iceland Connect ikke var tilstrækkeligt passagergrundlag til at opretholde ruten.

Spørgsmål 82: Hvor stor tilslutning er der i Naalakkersuisut til Qeqqata Kommuniass ønske om, gennem etablering af et selskab, at overtage anlæggelsen af en vej

mellem Sisimiut og Kangerlussuaq? Hvordan ser det ud med Selvstyrets evt. deltagelse i projektets finansiering?

Svar: Den pågældende sag ligger uden for rammerne af nærværende lovforslag. Naalakkersuisut kan imidlertid oplyse, at afdækningen af sagen, muligheder og begrænsninger aktuelt pågår.

Andre forhold – Generelt:

Spørgsmål 83: Hvorfor er KAIR forretningsplan ikke offentlig, når Landskassen skal stille garanti for denne? Der kan ikke være forretningshensyn, der opvejer den almene befolknings oplysningsbehov for landets største investering.

Svar: Naalakkersuisut deler Udvalgets opfattelse af, at det er vigtigt at befolkningen orienteres grundigt om disse vigtige beslutninger og ikke mindst om baggrunden herfor.

Særligt har Finans- og Skatteudvalget behov for en udvidet adgang til alt relevant materiale, hvorfor Naalakkersuisut med pålæg om fortrolighed allerede har oversendt en stor del fortroligt materiale, der er relevant for sagens behandling.

Flere medier har søgt om aktindsigt i Samfundsøkonomisk konsekvensvurdering ved udbygning af lufthavne, Trin 2 med mere.

Da visse oplysninger i analysegrundlaget angår Kalaallit Airports A/S drifts- og forretningsforhold, som efter Departementets vurderinger af væsentlig økonomisk betydning for virksomheden. Derfor kan og skal disse oplysninger ikke offentliggøres. Oplysningerne tilbageholdes i medfør af offentlighedslovens § 12, stk. 1, nr. 2.

Eksempelvis vil offentlighedens kendskab til det forventede overskud i Kalaallit Airports A/S kunne skade selskabets forhandlinger med potentielle långivere. Der er hermed lagt til grund at hvis mulige långivere skulle blive bekendt med estimerne forud for konkrete låneforhandlinger, vil eller kan det medføre en dårligere forhandlingsposition for Kalaallit Airports A/S.

Offentlighedens kendskab til visse poster i alternativscenariet vil kunne skade Kalaallit Airports A/S, da man uden problemer vil kunne regne baglæns fra de anførte oplysninger til at finde frem til Kalaallit Airports A/S anslåede anlægsinvesteringer.

Det er hermed lagt til grund, at hvis mulige bydende entreprenører skulle blive bekendt med Kalaallit Airports A/S eget estimat forud for udbud af opgaven, vil eller kan det medføre reduceret konkurrence, med højere anlægsudgifter til følge.

Af samme årsager er det afgørende, at eksempelvis Kalaallit Airports A/S' Forretnings- og Finansierungsplan fastholdes fortrolig. Dette ud fra forretningshensyn. Det vil være forbundet med potentielt store negative og fordyrende konsekvenser hvis eksempelvis rammerne om de anvendte anlægsoverslag blev alment kendt blandt bydende operatører. Herved ville muligheden for at opnå en markedsafstemt og konkurrerende pris blive elimineret.

Af selv samme årsag anvendes det todelte bevillingsprincip ved Selvstyrets egne anlægsopgaver.

Idet jeg håber, at ovenstående har besvaret Udvalgets spørgsmål på tilfredsstillende vis, ser jeg frem til Udvalgets videre behandling af sagen og dialogen med Naalakkersuisut herom.

Med venlig hilsen

Simon Simonsen

- Bilag 1: Bidrag til svar, Kalaallit Airports A/S (eftersendes)
- Bilag 2: Supplerende bidrag til besvarelse af spørgsmål 35, Kalaallit Airports A/S (eftersendes)