

RETTELSESBLAD

**Erstatter udvalgets betænkning dateret 29. oktober 2018.
(Indføjeelse af kapitel 0, samt bilag 5 og 6.1)**

BETÆNKNING

Afgivet af Finans- og Skatteudvalget

vedrørende

**Forslag til: Inatsisartutlov nr. xx af xx. xxx 2018 om rammebetingelser for anlæg, drift og finansiering af international lufthavn i Nuuk og i Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq
(*Naalakkersuisoq for Boliger og Infrastruktur*)**

Afgivet til forslagens 2. behandling

Udvalget har under behandlingen senest bestået af:

Inatsisartutmedlem Mala Høy Kúko, Siumut
Inatsisartutmedlem Sara Olsvig, Inuit Ataqatigiit, næstformand
Inatsisartutmedlem Karl Kristian Kruse, Siumut
Inatsisartutmedlem Jess Svane, Siumut
Inatsisartutmedlem Aqqaluaq B. Egede, Inuit Ataqatigiit
Inatsisartutmedlem Niels Thomsen, Demokraatit
Inatsisartutmedlem Tillie Martinussen, Samarbejdspartiet

Udvalget har efter 1. behandlingen den 28. maj 2018 gennemgået forslaget.

0. Om forslagens baggrund

På Efterårssamlingen 2015 behandlede og vedtog Inatsisartut 2 beslutningsforslag vedr. projektering og anlæggelse af lufthavne.

For det første:

"Forslag til Inatsisartutbeslutning om at Naalakkersuisut pålægges at projekttere og anlægge lufthavne som anført i afsnit 1, i henhold til tidsplan som anført i afsnit 2 og med en kombination af de finansieringsmodeller som anført i afsnit 3." (EM2015/18).

Forslaget blev fremsat af Naalakkersuisut og vedtaget uden ændringer, efter at Anlægsudvalget havde afgivet betænkning. Det drejede sig om følgende lufthavne i ikke prioriteret rækkefølge:

- Ittoqqortoormiit: Anlæggelse af regional lufthavn.
- Tasiilaq: Anlæggelse af nordatlantisk lufthavn.
- Qaqortoq: Anlæggelse af nordatlantisk lufthavn.
- Nuuk: Forlængelse af landingsbane til international lufthavn.
- Ilulissat: Forlængelse af landingsbane til international lufthavn.
- Kangerlussuaq: Yderligere kvalificering og perspektivering af reinvesteringsbehovet i lufthavn mv.

På daværende tidspunkt var forventningen, at Ittoqqortoormiit, Qaqortoq og Nuuk kunne ibrugtages i 2018, Ilulissat i 2019 og endelig Tasiilaq i 2022. Hvad angår Kangerlussuaq forventede Naalakkersuisut, at der ville blive taget beslutning herom i 2017.

Det blev i den sammenhæng oplyst, at hver enkelt aktivitet (jf. det 2-delte bevillingsprincip) ville blive fremlagt for Inatsisartuts Finans- og Skatteudvalg i form af en konkret businesscase præsenteret i overensstemmelse med Gælds- og Investeringsstrategien, foruden hensynet til landets samlede og sammenhængende infrastruktur.

Med forslaget ønskede Naalakkersuisut at etablere en pålidelig, tidssvarende og sammenhængende infrastruktur, der i højere grad end nu binder hele landet sammen. Hvilket skulle understøtte en øget effektivitet og dynamik, som i sidste ende skulle komme det offentlige til gode.

Endelig lagde Anlægsudvalget i sin betænkning vedr. EM2015/18 bl.a. vægt på:

- at for at sikre funktionens fulde potentiale projekteres Nuuk og Ilulissat med mindst 2.200 meter, og Qaqortoq og Tasiilaq med mindst 1.499 meter.
- at projekteringer og undersøgelser vedrørende lufthavnene i Nuuk, Ilulissat og Kangerlussuaq gennemføres med prioritet.
- at afdækning af muligheder for ekstern finansiering for så vidt angår Nuuk og Ilulissat udvidelserne via private investorer og/eller indgåelse af offentlige/private samarbejder indledes, og at eventuelle løsninger om ejerskab og finansiering opnået i forhandlinger med eksterne investorer forelægges senest på EM 2016 til godkendelse,

For det andet:

"Forslag til Inatsisartutbeslutning om, at Naalakkersuisut i indeværende valgperiode pålægges at fremlægge et forslag til Inatsisartutlov om anlæg af landingsbaner med

henblik på at nedbringe vort lands samlede transportomkostninger, øge beflyvningsregulariteten og skabe mulighed for øget konkurrence. Dette skal ske ved nedskalering henholdsvis opgradering af eksisterende lufthavne og heliporte/helipads til pax-19 landingsbaner.” (EM2015/167).

Forslaget blev fremsat af Anlægsudvalget. Naalakkersuisut fremsatte i forbindelse med 1. behandlingen følgende ændringsforslag, som blev vedtaget med Anlægsudvalgets indstilling i sin betænkning:

”Forslag til Inatsisartut beslutning om, at Naalakkersuisut i indeværende valgperiode pålægges at indarbejde en samlet regional luftfartsinfrastruktur i sektorplan for luftfart med henblik på at nedbringe vort lands samlede transportomkostninger og øge beflyvningsfrekvensen. I sektorplanen indarbejdes således en regionaliseret prioritering af nedgradering henholdsvis opgradering af eksisterende lufthavne og heliporte/helipads til regionale landingsbaner.”

Etablering af Kalaallit Airports A/S:

Den 10. juni 2016 godkendte Finans- og Skatteudvalget en ansøgning fra Naalakkersuisut vedr. det videre arbejde med lufthavnsprojekterne. Naalakkersuisut indstillede til godkendelse, at et nyt Selvstyrejet aktieselskab skulle oprettes og anvendes til udførelse af det videre arbejde med lufthavnsprojekterne. I samme anledning blev Naalakkersuisut bemyndiget til at indskyde 200 mio. kr. kontant i aktiekapital samt værdien af lufthavnsanlæggene i Ilulissat, Nuuk og Qaqortoq med tilhørende faste ejendomme, tekniske anlæg og løsøre. Herudover blev Naalakkersuisut bemyndiget til at indskyde op til 100 mio. kr. i selskabet som ansvarlig lånekapital.

Den 1. juli 2016 blev Kalaallit Airport A/S stiftet med det formål at anlægge, eje og drive lufthavne i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq og dermed beslægtet virksomhed.

Igangsættelse af lufthavnsprojekterne:

Den 21. november 2017 godkendte Finans- og Skatteudvalget, at Naalakkersuisut kunne meddele Kalaallit Airports A/S tilladelse til at igangsætte lufthavnsprojekterne i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq i henhold til scenarie 3 som beskrevet i Naalakkersuisuts oplæg. Scenarie 3 angiver, at der skal bygges 2.200 m landingsbaner i henholdsvis Ilulissat og Nuuk, foruden en 1.500 m landingsbane i Qaqortoq.

I samme ombæring fik Kalaallit Airports A/S tilladelse til:

- at forberede et udbud/licitation af lufthavne i henhold til specifikationer, dimensioner og tempi, jf. beskrivelsen af scenarie 3.
- at indlede forhandlinger med eksterne parter om optagelse af lån til anlæggelse af de beskrevne lufthavne.

- at forelægge lånevilkår og garantistillelse til godkendelse for Naalakkersuisut i løbet af første halvår af 2018.
- at gennemføre et udbud/licitation af Nuuk lufthavn i sommeren 2018, hvor Naalakkersuisut inden udgang af 2018 får forelagt licitationsresultatet til godkendelse.
- at gennemføre udbud/licitation vedrørende Ilulissat og Qaqortoq i 2019 i henhold til specifikationer og dimensioner og tempi, der er beskrevet i scenarie 3, hvor Naalakkersuisut inden udgangen af 2019 får forelagt licitationsresultaterne til godkendelse.

Endelig blev det fastslået, at der til FM 2018 skulle forberedes et forslag til anlægslov m.m. vedrørende Kalaallit Airports A/S. Nærværende forslag er resultat af denne beslutning.

Kapitalindskud i Kalaallit Airports A/S:

Til hovedkonto 10.13.11 Kontante udgifter til aktieselskaber blev der i forbindelse med behandlingen af finanslovsforslaget for 2018 fremsat 6 nye tekstanmærkninger. Disse vedrører disponering af midler til indskud i Kalaallit Airports A/S til egenfinansieringsandel af lufthavnsprojekterne, låneoptagelse, garantistillelse og relaterede forhold til hovedkonto 10.13.11 Kontante udgifter til aktieselskaber.

Ud over denne tekstanmærkning var det planen, at andre hjemmelsgrundlag skulle tilvejebringes gennem fremsættelse af nærværende lovforslag.

Om forslagens baggrund i øvrigt henvises til de almindelige bemærkninger til nærværende forslag.

1. Forslagets indhold og formål

Forslagsstilleren anfører, at lovforslaget er det næste skridt i den proces, der blev sat i gang med Inatsisartuts beslutninger om en ny lufthavnsstruktur.

Som nævnt tidligere er de fleste af lovforslagets bestemmelser også allerede indeholdt i finansloven for 2018 som tekstanmærkning til hovedkonto 10.13.11 Kontante udgifter til aktieselskaber. En tekstanmærkning skal anses som en lovbestemmelse, som gælder for ét finansår af gangen, indtil den evt. erstattes af en egentlig lov. Det er så et af formålene med denne lov.

Forslagsstilleren skriver således i sit forelæggelsesnotat til nærværende lovforslag følgende:

"Med dette forslag videreføres hjemmelsgrundlaget fra den 1 - årige finanslov til en permanent lov. Det vedrører blandt andet forhold om disponering af ordinære og ekstraordinære indtægter til indskud i Kalaallit Airports A/S, fritagelse for stempelafgift, landsplanlægning, ekstern finansiering, udbud på internationale vilkår og søtransport.

Skiftet fra et hjemmelsgrundlag i den ét årige finanslov til en egentlig lov er vigtigt, når Kalaallit Airports A/S skal optage lån. Inatsisartutloven sætter rammen for

Kalaallit Airports A/S' virksomhed, og giver den fornødne sikkerhed for långivernes investering og derigennem de bedst mulige lånevilkår."

Forslaget udgør grundlaget for Kalaallit Airports A/S' egenkapital som led i selskabets samlede finansiering og åbner for, at Grønlands Selvstyre kan medvirke til såvel kortfristet som langsigtet finansiering af lufthavnsanlæg. Lovforslaget tager ikke stilling til lånevilkår, krav om garantistillelse eller licitationsresultatet. Stillingtagen til det endelige anlæg og byggeri samt finansieringen heraf beror på Inatsisartuts behandling af forslaget, foruden Naalakkersuisuts efterfølgende behandling af lånevilkår, krav om garantistillelse og licitationsresultatet samt Finans- og Skatteudvalgets behandling af garantistillelse.

Kapitel 1:

Det fremgår af **kapitel 1**, at skal loven skal fastlægge rammebetingelserne for Kalaallit Airports A/S' anlæg, drift og finansiering af international lufthavn i Ilulissat og Nuuk samt regional lufthavn i Qaqortoq. Lovforslaget fastsætter derfor ikke, hvordan lufthavnene konkret skal anlægges, drives eller finansieres, men angiver alene rammebetingelserne for Kalaallit Airports A/S' løsning af disse opgaver. Som det fremgår af forslagets § 1, er det alene lufthavne i Ilulissat, Nuuk og Qaqortoq som behandles i lovforslaget. Det betyder, at evt. anlæggelse af andre lufthavne skal behandles i anden sammenhæng, og således ikke er en del af nærværende lovforslag.

Dette er i overensstemmelse med Finans- og Skatteudvalgets godkendelse, i november 2017, at der skal igangsættes projektering af 2.200 m internationale landingsbaner i Ilulissat og Nuuk samt en 1.500 m regional landingsbane i Qaqortoq.

I henhold til **kapitel 1** kan Kalaallit Airport A/S stifte 100 % ejede datterselskaber, ligesom Selvstyret kan stifte 100 % ejede holdingselskaber eller søsterselskaber. Disse skal have det formål at varetage de samme opgaver som Kalaallit Airport A/S, og skal dermed løse de opgaver, der er omfattet af nærværende lovforslag.

Kapitel 2:

Kapitel 2 kan ses som en udvidelse af kapitel 1. Bestemmelsen fastslår, at Kalaallit Airports A/S skal stå som bygherre og ejer for så vidt angår anlæggelsen og driften af lufthavnene i Nuuk og Ilulissat samt Qaqortoq. Det samme gælder nyanlæg af offentlig infrastruktur, der er nødvendiggjort af anlæg af lufthavnene, og som ikke ellers ville være blevet etableret. Det samme gælder desuden retablering eller omlægning af bestående offentlig infrastruktur, der beskadiges eller er nødvendiggjort som følge af anlæg af lufthavnene.

I **kapitel 2** bemyndiges Naalakkersuisut endvidere til at bestemme, at opgaver omfattet af § 3, stk. 1, (vedr. lufthavnen i Qaqortoq) skal overlades til andre offentlige myndigheder eller selskaber ejet af Grønlands Selvstyre, og dermed ikke varetages af Kalaallit Airports A/S. Hvilket hænger sammen med, at Qaqortoq lufthavn forventes at give underskud, og dermed ikke kan anlægges og drives på kommercielt grundlag. Der vil i givet fald skulle tilvejebringes

bevillingsmæssig hjemmel til at stifte selskabet. Der vil tillige skulle tilvejebringes særskilt bevillingsmæssig hjemmel til finansiering af anlæg og drift af regional lufthavn i Qaqortoq.

Kapitel 3:

I **kapitel 3** omhandler, hvordan midler til anlæggelsen af lufthavnene skal fremskaffes. Det fremgår heraf, at det er Kalaallit Airports A/S, der skal afholde udgifterne til anlæg, jf. dog § 3, stk. 2. Udgifterne til anlæggelsen skal finansieres ved egenkapital samt optagelse af lån.

Selvstyret bemyndiges til at indskyde kapital for op til 2,1 mia. kr. Dette beløb skal anvendes til delvis egenfinansiering af anlæggelsen af de internationale lufthavne i Ilulissat og Nuuk samt fuld egenfinansiering af lufthavnen i Qaqortoq. Der skal altså ikke lånes penge til anlæggelsen af Qaqortoq lufthavn. Samtidig bemyndiges Naalakkersuisut til at afgive bindende erklæring til Kalaallit Airports A/S' långivere, at Grønlands Selvstyre indskyder dette beløb kontant.

Naalakkersuisut bemyndiges desuden til at forhøje aktiekapitalen i Kalaallit Airports A/S af flere omgange, indtil det kontante kapitalindskud når op på 2,1 mia. kr. Naalakkersuisut bemyndiges desuden til at forhøje aktiekapitalen i Kalaallit Airports A/S ved apportindskud af Grønlands Selvstyres lufthavnsanlæg bestående af faste ejendomme, tekniske anlæg eller dele heraf. Kalaallit Airports A/S overtager ikke eksisterende kontraktforpligtelser knyttet til de eksisterende lufthavne. Kalaallit Airports A/S friholdes desuden for økonomiske forpligtelser af evt. jordforurening forud for overtagelse.

Som nævnt ovenfor kræver anlægsudgifterne, at der også optages lån til finansieringen. Derfor bemyndiges Naalakkersuisut til, med godkendelse af Inatsisartuts Finans- og Skatteudvalg, at stille garantier for lån. Naalakkersuisut bemyndiges til, subsidært at optage landskasselån og videreudlåne disse til Kalaallit Airports A/S. Garantierne for lån og evt. videreudlån er alene møntet på finansiering af de internationale lufthavne i Ilulissat og Nuuk.

Kapitel 4:

Kapitel 4 omfatter rammebetingelserne for udbud af lufthavne og byggeri, visse krav til anvendelse af udenlandske bygge- og anlægsarbejdere, der anvendes i forbindelse med bygge- og anlægsarbejdet.

Kapitel 5:

I **kapitel 5** fastsættes, at Kalaallit Airports A/S skal drive virksomhed i henhold til sine vedtægter, og at den samlede virksomhed skal drives på forretningsmæssigt grundlag. Kalaallit Airports A/S kan desuden udlicitere forretningsområder eller funktioner til ekstern varetagelse. Kalaallit Airports A/S skal selv fastsætte sine takster for anvendelse af lufthavnene. Takster og takstprincipper skal dog godkendes af Naalakkersuisut. Taksterne fastsættes på grundlag selskabets samlede virksomhed og i overensstemmelse med selskabets retningslinjer og grundlag i øvrigt for drift af selskabet.

Kapitel 6:

I **kapitel 6** foreslås, at Naalakkersuisut skal kunne indgå aftaler med kommunerne om afholdelse af omkostninger til anlæg af offentlig infrastruktur, der er nødvendiggjort af anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat samt den regionale lufthavn i Qaqortoq.

På samme måde kan Naalakkersuisut indgå aftale med Kalaallit Airports A/S om fordeling af omkostninger til retablering og omlægning af væsentlig offentlig infrastruktur, der beskadiges eller er nødvendiggjort som led i anlæg af lufthavnene i henholdsvis Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq.

Desuden sikres, at anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat eller den regionale lufthavn i Qaqortoq, jf. kap. 2 ikke forsinkes unødigt af eventuelle uklarheder eller uenigheder om plangrundlaget, og at der ikke kan opstå tvivl om Naalakkersuisuts kompetence i forhold til at sikre plangrundlaget for anlæg af lufthavnene.

Kapitel 7:

Bestemmelsen i **kapitel 7** omhandler ekspropriation, og er medtaget for at der ikke skal opstå tvivl om fortolkningen af planloven. Forslagsstilleren finder det således afgørende, blandt andet for at undgå forsinkelser, at der ikke kan rejses spørgsmålstejn ved hjemmelsgrundlaget for ekspropriation.

Kapitel 8:

Bestemmelsen i **kapitel 8** sikrer, at Kalaallit Airports A/S kan indhente tilbud på søtransport af gods til brug for anlæg af lufthavnene hos enhver transportør, herunder Royal Arctic Line. Landstingsforordning om søtransport af gods finder ikke anvendelse i disse tilfælde.

Kapitel 9:

Bestemmelsen i **kapitel 9** sikrer, at Kalaallit Airports A/S fritages for stempelafgift til det offentlige. Da selskabet er ejet af Grønlands Selvstyre, finder forslagsstilleren det ikke hensigtsmæssigt at lægge yderligere pres på selskabets likvide beredskab, ved at kræve betaling for stempelafgift i størrelsesordenen 31,5 mio. kr.

2. Høringssvar

Forslaget er den 15. januar 2018 offentliggjort på høringsportalen på www.naalakkersuisut.gl med høringsfrist den 19. februar 2018, og har været i høring hos 10 Departementer, KANUKOKA, kommunerne, KANUNUPE, SIK, GE, Mittarfeqarfiit, Nukissiorfiit, Royal Arctic Line A/S, Asiaq, Grønlandsbanken A/S, BankNordik A/S, Visit Greenland A/S.

Der er ved høringsfristens udløb modtaget høringssvar fra:

Departementet for Finanser og Skatter samt Departementet for Erhverv, Arbejdsmarked, Handel og Energi som begge havde bemærkninger til forslaget. Det oplyses, at der er modtaget høringssvar fra følgende uden bemærkninger: Departementet for Natur og Miljø, Departementet for Råstoffer og Departementet for Fiskeri og Fangst.

Herudover er der modtaget høringssvar fra Qeqqata Kommunia, Kommuneqarfik Sermersooq, Kommune Kujalleq, Grønlands Erhverv (GE), Mittarfeqarfiit, Grønlandsbanken A/S, og Kalaallit Airports A/S.

Udvalget har haft Naalakkersuisoq for Boliger og Infrastruktur til at gennemgå de indkomne høringssvar i forbindelse med sit arbejde med forslaget. **(Se bilag 2)**

3. Førstebehandling af forslaget i Inatsisartut

Ved 1. behandlingen af forslaget den 28. maj 2018, var der overvejende opbakning til forslaget på grundlæggende niveau. På denne baggrund, og med henblik på en nærmere vurdering af forslaget, blev det henvist til behandling i Finans- og Skatteudvalget. Udvalget konstaterer, at der blev stillet en række spørgsmål under forslagets 1. behandling, som Naalakkersuisut ikke kunne besvare på stående fod. Udvalget har modtaget skriftlige besvarelser på disse spørgsmål. Besvarelsen er vedlagt som **bilag 1**. Der var dog en del aspekter, som blev efterlyst afklaret nøjere. Det gjaldt baggrunden forslaget, arbejdsprocessen, forslagets konsekvenser for økonomien og luftfartsstrukturen i øvrigt - herunder aktørerne indenfor luftfart og i særdeleshed Kangerlussuaq og Narsarsuaq samt spørgsmål omkring opbakning til forslaget i koalitionen. Endelig var der spørgsmål, der kun lader sig besvare under processens videreførelse, eller i forbindelse med en overordnet politisk diskussion omkring prioritering af hvordan samfundets midler bør anvendes.

4. Samråd og møder med Naalakkersuisut

Udvalget har haft samråd med områdeansvarlige Naalakkersuisut om forslaget ad flere omgange. Samrådene fandt sted i forbindelse med udvalgets almindelige møder.

Et samråd med Formanden for Naalakkersuisut blev gennemført torsdag 6. september **(se bilag 2)**. Temaet for samrådet var udvalgets ønske om en opdatering i sagen og om Naalakkersuisuts forventninger til det videre forløb af Naalakkersuisuts drøftelser med Statsministeren om mulig dansk deltagelse i finansieringen af anlæggelse af nye lufthavne.

Finans- og Skatteudvalget hasteindkaldte Formanden for Naalakkersuisut til samråd mandag den 10. september, kl. 11.30, forud for afslutningen af forhandlingerne med Statsministeren. **(se bilag 2)**. Formanden for Naalakkersuisut oplyste, at han ikke havde mulighed for at stille til et samråd i udvalget med det angivne varsel og på det angivne tidspunkt. Udvalget var bevidst om, at samrådsindkaldelsen er sket med en betydeligt kortere varsel end sædvanligt. Dette har imidlertid baggrund i, at udvalget har ønsket oplysninger om indholdet af den aftale, som forventes underskrevet af Formanden for Naalakkersuisut og Statsministeren samme dag.

Udvalget har i forbindelse med indgåelse af hensigtserklæringen klart meddelt Formanden for Naalakkersuisut, at udvalget skulle se udkastet til aftale inden den blev underskrevet. Dette efterlevede Formanden for Naalakkersuisut ikke.

Udvalget har endvidere anmodet Naalakkersuisut om en lovteknisk gennemgang af lovforslaget. Den lovtekniske gennemgang blev gennemført den 27. juni 2018. Dette med

henblik på at sikre et mere detaljeret indblik i forslagens enkelte elementer. I samme anledning har udvalget stillet spørgsmål til skriftlig besvarelse. **(se bilag 2).**

Udvalget anmodede desuden Naalakkersuisut om en gennemgang af forslagens økonomiske konsekvenser herunder rapporten ”Samfundsøkonomisk konsekvensvurdering ved udbygning af lufthavne, Trin 2”. Denne blev gennemført den 6. august 2018. **(se bilag 3).**

Udvalget fik en yderligere gennemgang af Deloitte om de mulige samfundsøkonomiske konsekvenser af alternative landingsbanelængder, herunder 1.199 m banelængder. Denne blev gennemført den 6. august 2018. **(Se bilag 3).**

Udvalget har anmodet Naalakkersuisut om en lovteknisk gennemgang af Naalakkersuisuts ændringsforslag. Den lovtekniske gennemgang blev gennemført den 11. oktober 2018. Dette med henblik på at sikre et mere detaljeret indblik i forslagens enkelte elementer. I samme anledning har udvalget stillet spørgsmål til skriftlig besvarelse. **(se bilag 4).**

Udvalget fik en yderligere gennemgang af Deloitte om de samfundsøkonomiske konsekvenser af Naalakkersuisuts ændringsforslag. Denne blev gennemført den 19. oktober 2018. **(se bilag 5).**

Udvalget fik desuden en gennemgang ved Kalaallit Airports A/S omkring selskabets forretnings- og finansieringsplan. Denne er behandlet under fortrolighed.

5. Foretræde for udvalget

Ud over en række møder og samråd med Naalakkersuisut, har udvalget haft en række møder med forskellige høringsparter og andre interessenter, herunder Qeqqata Kommunia, Kommuneqarfik Sermersooq, Avannaata Kommunia, SIK samt Air Greenland. Af forskellige årsager nåede udvalget desværre ikke at få foretræde af Kommune Qeqertalik eller Kommune Kujalleq.

6. Udvalgets behandling af forslaget

Besvareelserne til de under 1. behandlingen rejste emner eller spørgsmål er modtaget af udvalget. Efter sit første møde om forslaget besluttede udvalget sig for at stille Naalakkersuisut et betydeligt antal spørgsmål til forslaget, og har siden fulgt op med tillægsspørgsmål. Udvalgets spørgsmål og Naalakkersuisuts besvareelser er vedlagt nærværende betænkning som **bilag 6**. Spørgsmålene og besvareelserne vil i nødvendigt omfang blive berørt i forbindelse med udvalgets gennemgang af forslaget nedenfor. Udvalget vil behandle forslaget kapitelvis af overskuelighedshensyn.

Om kapitel 1:

Kapitel 1 bærer overskriften ”formål og organisation”. Formålet er at fastlægge rammebetingelserne for Kalaallit Airports A/S’s anlæg, drift og finansiering af henholdsvis de internationale lufthavn i Ilulissat og Nuuk samt den regionale lufthavn i Qaqortoq. Kalaallit Airports A/S’s opgave er, at udfylde disse rammebetingelser. Det fastlægges desuden, at det alene er lufthavne i Ilulissat, Nuuk og Qaqortoq, som lovforslaget handler om.

Såfremt der skulle blive behov herfor, kan Kalaallit Airports A/S stifte 100 % ejede datterselskaber, ligesom Selvstyret kan stifte 100 % ejede holdingselskaber eller søsterselskaber. Disse skal have det formål, at varetage de samme opgaver som Kalaallit Airport A/S, og skal dermed løse de opgaver, der er omfattet af nærværende lovforslag.

Om hensigtserklæringen sammen med Statsministeren:

Finans- og Skatteudvalget modtog den 16. juli 2018 en fortrolig orientering af Formanden for Naalakkersuisut om drøftelser med Statsministeren om mulig dansk deltagelse i finansieringen af anlæggelse af nye lufthavne. I orienteringen nævntes, at nævnte arbejdsgruppes arbejde søges afsluttet før Naalakkersuisuts lovforslag om lufthavnsprojekterne færdigbehandles i Inatsisartut på EM 2018.

Det var udvalgets vurdering, at sagen ville få væsentlig betydning for lufthavnsprojekterne, og dermed Finans- og Skatteudvalgets arbejde med sin betænkning vedr. nærværende forslag. Udvalget indkaldte derfor Formanden for Naalakkersuisut til et samråd med Finans- og Skatteudvalget, torsdag den 6. september 2018. Desværre kunne Formanden for Naalakkersuisut ikke uddybe sagen i væsentligt omfang under samrådet.

Finans- og Skatteudvalget modtog efterfølgende, den 10. september, en orientering fra Formanden for Naalakkersuisut om, at der var indgået en aftale. Hensigtserklæringen er vedlagt nærværende betænkning som bilag. Det fremgår af denne, at hensigtserklæringen ikke er bindende, før den er godkendt af Folketinget og Inatsisartut. Udvalget bemærker desuden, at der endnu ikke er sket en godkendelse af hensigtserklæringen i Folketinget. (**se bilag 7**).

Hensigtserklæringen indeholder to ting. Den ene handler om statens engagement i lufthavnsprojektet og den anden, om styrkelsen af erhvervssamarbejdet mellem Grønland og Danmark. I forhold til nærværende lovforslag er det alene statens engagement i lufthavnsprojektet, som er relevant.

Det fremgår samtidig af hensigtserklæringen, at parterne er enige om, at de nærmere forhold vedrørende en række aspekter af hensigtserklæringen endnu skal afklares af de grønlandske og danske myndigheder.

Herudover fremgår det af hensigtserklæringen, at der i konkrete situationer skal indgås nærmere aftaler om eksempelvis en ejeraftale med aktionærrettigheder i Kalaallit Airports A/S. Udvalget bemærker, at der endnu ikke er indgået aftaler om disse konkrete forhold.

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

De nærmere forhold vedrørende ejeraftalen aftales mellem finansministeren og formanden for Naalakkersuisut.

Det fremgår bl.a. af ovennævnte aftale:

"Med henblik på at øge projektets finansielle robusthed vil staten indskyde egenkapital og medvirke til at sikre lavtforrentede lån til Kalaallit Airports A/S's selskab til anlæg og drift af lufthavnene i Nuuk og Ilulissat. Dermed reduceres behovet for lånefinansiering, og renteudgifterne bliver mindre. Den økonomiske risiko for Selvstyret reduceres samtidig."

Naalakkersuisuts ændringsforslag til lovforslagets kapitel 1:

Som opfølgning på aftalen med Statsministeren fremsatte Naalakkersuisut d. 27. september ændringsforslag til nærværende lovforslag. Der er fremsat ændringsforslag til § 1, § 6, § 11, § 20 og § 21.

Naalakkersuisut foreslår at § 1, stk. 2 affattes således:

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

Den ændrede formulering giver blandt andet mulighed for, at Kalaallit Airports A/S' datterselskaber til anlæg og drift af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat, kan have flere ejere og herunder staten.

Kalaallit Airports A/S kan organiseres som moderselskab/holdingselskab for et datterselskab til anlæg og drift af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat og et datterselskab til anlæg og drift af regional lufthavn i Qaqortoq. Et datterselskab kan være ejet af flere aktionærer.

Naalakkersuisut foreslår desuden at § 1, stk. 3 affattes således:

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

Udvalget anser denne bestemmelse som en konsekvensrettelse.

Ifølge nærværende forslag skal Grønlands Selvstyre indskyde kontant aktiekapital og ansvarlig lånekapital på op til 2,1 mia. kr. i Kalaallit Airports A/S. Denne bestemmelse er fastholdt.

Ifølge ændringsforslaget indskyder staten 700 mio. kr. i Kalaallit Airports A/S' datterselskab, der skal anlægge og drive lufthavnene i Nuuk og Ilulissat. Denne udgør 1/3 af det samlede kapitalindskud. Dette vil betyde, at Kalaallit Airports A/S må indskyde 1,4 mia. kr. i dette datterselskab som aktiekapital. Udvalget har forstået, at Kalaallit Airports A/S etablerer et andet datterselskab, der skal anlægge og drive lufthavnen i Qaqortoq, og at lufthavnen vil være fuldt finansieret af Selvstyret.

Isoleret set vil en evt. statslig indskydelse af egenkapital reducere behovet for anden fremmed finansieringsform. Alt andet lige må det betyde, at det samlede lånebehov vil falde med 700 mio. kr. Udvalget bemærker, at dette vil medføre betydelige besparelser i årlige finansieringsomkostninger. Det oplyses i ændringsforslaget, at:

"Disse modsatrettede effekter betyder til sammen, at den samfundsøkonomiske nettogevinst øges med 339 mio. kr. Dette er et resultat af at det indregnede udbytte til Grønlands Selvstyre reduceres med 145 mio. kr., mens der opnås samfundsmæssige gevinster som følge af sparede finansieringsomkostninger. Disse anvendes til at nedsætte brugerbetalingen, hvilket har en positiv samfundsøkonomisk effekt på 484 mio. kr. i nutidsværdi."

Risikobilledet fra det grønlandske perspektiv ændrer sig som følge af aftalen, fordi Naalakkersuisut deler risikoen relateret til lufthavnsinvesteringerne vedrørende Nuuk og Ilulissat med den danske regering, mens risikoen i relation til Qaqortoq forbliver hos Naalakkersuisut.

Ændringsforslaget bemyndiger Naalakkersuisut til at gennemføre de fornødne selskabsretlige dispositioner forbundet med, at staten indskyder 0,7 mia. kr. som egenkapital i Kalaallit Airports A/S' datterselskab til anlæg og drift af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat.

Ændringsforslaget bemyndiger herunder Naalakkersuisut til at indgå en ejeraftale med den danske regering om aktionærrettighederne i Kalaallit Airports A/S' datterselskab til anlæg og drift af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat. Aftalen mellem Naalakkersuisut og den danske regering vil formelt blive effektueret som en ejeraftale indgået mellem Kalaallit Airports A/S som moderselskab og den danske finansminister.

Om kapitel 2:

Bestemmelsen fastslår, at Kalaallit Airports A/S skal stå som bygherre og ejer for så vidt angår anlæggelsen og driften af lufthavnene i Nuuk og Ilulissat samt Qaqortoq.

I kapitel 2 gives der mulighed for, at Naalakkersuisut kan bestemme, at henholdsvis anlæggelse, ejerskab og drift af den regionale lufthavn og udgifterne forbundet hermed overdrages til en offentlig myndighed eller et selskab ejet af Grønlands Selvstyre. Efter udvalgets forståelse er baggrunden for denne bestemmelse, at lufthavnen i Qaqortoq ikke forventes at være kommercielt rentabel efter dækning af evt. låneomkostninger til lufthavnens anlæggelse. Såfremt dette er tilfældet er udvalget enig med Naalakkersuisut i, at dette ikke vil være i overensstemmelse med kravet om, at Kalaallit Airports A/S' aktiviteter skal være kommercielt rentable.

Naalakkersuisuts ændringsforslag til lovforslagets kapitel 2:

Naalakkersuisuts ændringsforslag berører ikke særskilt bestemmelserne i lovforslagets kapitel 2. Det fremgår dog af Naalakkersuisuts tekniske gennemgang af forslaget, at Kalaallit Airports A/S' datterselskab 2 skal varetage aktiviteterne i lufthavne i Qaqortoq.

Udvalget finder det naturligt, at de midler der skydes ind i Kalaallit Airports A/S overdrages til den virksomhed eller det selskab, der skal overtage Qaqortoq Lufthavn, for at sikre fuld finansiering af opgaverne omfattet af forslagens § 3, stk. 1.

Om kapitel 3:

I kapitel 3 omhandler, hvordan midler til anlæggelsen af lufthavnene skal fremskaffes. Det fremgår heraf, at det er Kalaallit Airports A/S, der skal afholde udgifterne til anlæg, jf. dog § 3, stk. 2. Udgifterne til anlæggelsen skal finansieres ved egenkapital samt optagelse af lån.

I § 5-6 berøres indskydelse henholdsvis forhøjelse af aktiekapital og ansvarlig lånekapital, mens der i § 7 berøres bemyndigelsen til Naalakkersuisut til at stille garantier for Kalaallit Airports A/S' lån, subsidiært at optage landskasselån til videreudlån til Kalaallit Airports A/S. I begge tilfælde forelægges størrelsen på og vilkårene for garanti eller landskasselån for Finans- og Skatteudvalget til godkendelse.

Kapitalindskuddet finansieres delvist ved investering af indestående i Fonden for Langsigtede investeringer, jf. § 18 i budgetloven. Fondens formål er at investere fondens midler til at underbygge langsigtede økonomiske hensyn. Fondens midler skal investeres, så der på lang sigt opnås betryggende sikkerhed, størst muligt afkast og de bedst mulige samfundsøkonomiske virkninger af fondens midler.

Herudover finansieres kapitalindskuddet gennem en række konkrete indtægter til Grønlands Selvstyre som ikke indgår i Fonden for Langsigtede Investeringer. Der er på FL 2018, Tekstanmærkning til hovedkonto 10.13.11 tilvejebragt bevillingsmæssig hjemmel for anvendelse af disse indtægter som kapitalindskud i Kalaallit Airports A/S.

Naalakkersuisuts ændringsforslag til lovforslagets kapitel 3:

Ovenfor under udvalgets behandling af nærværende forslags kapitel kom udvalget ind på Formanden for Naalakkersuisuts hensigtserklæringen med Statsministeren. Udvalget kom lidt ind på den del af hensigtserklæringen, der omhandler planerne om statens indskud af egenkapital og dets mulige konsekvens for nærværende forslag og bestemmelserne vedr. ejerskab og selskabskonstruktionen.

Udvalget kan konstatere, at planerne om fuld finansiering af Qaqortoq ikke bliver berørt, da hensigtserklæringen vedrører de kommercielt rentable lufthavne i Nuuk og Ilulissat.

Der er ikke fremsat ændringsforslag til §§ 4-5 eller til § 7. Der er fremsat ændringsforslag til § 6. I denne er fastholdt bemyndigelsen til Naalakkersuisut til at forhøje aktiekapitalen i Kalaallit Airports A/S over en eller flere gange. Desuden indeholder ændringsforslaget til § 6 to bemyndigelser, som også er nævnt ovenfor.

Ændringsforslaget bemyndiger Naalakkersuisut til at gennemføre de fornødne selskabsretlige dispositioner forbundet med, at staten indskyder 0,7 mia. kr. som egenkapital i Kalaallit Airports A/S' datterselskab til anlæg og drift af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat.

Ændringsforslaget bemyndiger herunder Naalakkersuisut til at indgå en ejeraftale med den danske regering om aktionærrettighederne i Kalaallit Airports A/S' datterselskab til anlæg og drift af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat. Hensigtserklæringen mellem Naalakkersuisut og den danske regering vil formelt blive effektueret som en ejeraftale indgået mellem Kalaallit Airports A/S som moderselskab og den danske finansminister.

De gamle bestemmelser i stk. 3 og 4 er flyttet til en ny § 01, som senere ændres til § 7. Bestemmelsen om apportindskuddet er ændret på den måde, at der nu er tale om overdragelse af de bestående lufthavne i Nuuk og Ilulissat til Kalaallit Airports A/S' datterselskab til anlæg og drift af lufthavnene i Nuuk. Overdragelsen kan ske ved aftale eller apportindskud. Naalakkersuisut begrundede dette med følgende:

"Datterselskabet vedr. Nuuk og Ilulissat vil nu få delt ejerskab mellem Grønlands Selvstyre og staten. Da værdien af datterselskabet forventes påvirket af apportindskuddet, kan dette have indflydelse på fordelingen af ejerskabet. Derfor er muligheden for at værdien af de eksisterende anlæg kan ydes som et lån nu aktuel, da det ikke øger selvstyrets andel af egenkapitalen i forhold til statens."

En overdragelse ved apportindskud vil forrykke statens og Kalaallit Airports A/S' ejerandelene i datterselskabet, så statens ejerandel bliver mindre end en tredjedel afhængig af lufthavnens værdiansættelse. Værdiansættelsen, som foretages af statsautoriserede revisorer, vil derfor danne baggrund for en låneaftale i forbindelse med overdragelsen. Eventuel likviditetsvirkning af et sådant arrangement er ikke nævnt.

Hensigtserklæringen med Statsministeren omfatter desuden statens medvirken til at sikre lavtforrentede lån til Kalaallit Airports A/S' selskab til anlæg og drift af lufthavnene i Nuuk og Ilulissat. Da statens kapitalindskud på 700 mio. kr. skal lægges oveni Selvstyrets kapitalindskud

på 2,1 mia. kr., må det betyde at lånebehovet falder med 700 mio. kr. Lånebehovet må derfor reduceret fra 1.6 mia. kr. til 900 mio. kr. Staten vil stille garanti for en låneramme på 450 mio. kr. til lån optaget i Den Nordiske Investeringsbank eller en anden bankfinansiering. Staten vil også yde genudlån på op til 450 mio. kr. med ret til konvertering til egenkapital i tilfælde af misligholdelse af låneaftalen.

Isoleret set vil dette naturligvis få stor økonomisk betydning for dette datterselskab. Der er ikke fremsat ændringsforslag til lovforslagets § 7, hvilket heller ikke er nødvendigt i relation til eventuel statslig garanti eller genudlån til det datterselskab staten vil blive medejer af.

”Der opnås rente- og afdragsbesparelser hos Kalaallit Airports A/S som følge af statens egenkapitalindskud og det garanterede lån samt genudlån, hvilket bidrager positivt til Kalaallit Airports A/S’ evne til at reducere brugerbetalingen i lufthavnene i Nuuk og Ilulissat. Dette har en positiv effekt på nutidsværdien af alternativscenarierne og dermed for resultatet af den samfundsøkonomiske analyse.”

Udvalget må formode, at aftalen ikke berører basisscenariet som indebærer investering i og fastholdelse af den nuværende infrastruktur i regi af Mittarfeqarfiit. Til gengæld vil aftalen ikke undgå at få betydning for de samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger af alternativscenarierne 1 og 2. Aftalen kan heller ikke undgå at få betydning for de budgetøkonomiske analyser vedr. alternativscenarierne.

Om kapitel 4:

Kapitel 4 omfatter rammebetingelserne for udbud af lufthavne og byggeri, visse krav til anvendelse af udenlandske bygge- og anlægsarbejdere, der anvendes i forbindelse med bygge- og anlægsarbejdet.

Bestemmelserne i § 8 og § 9 er videreførelse af tekstanmærkning nr. 5 til hovedkonto 10.13.11 i Finanslov for 2018, som omhandler udbud på internationale vilkår. Naalakkersuisut mener, at internationalt udbud vil mindske overophedning af bygge- og anlægsbranchen i Grønland. Desuden vil lufthavnsprojekterne indebære gennemførelsen af så betydelige bygge- og anlægsarbejder, at der vil være behov for flere bygge- og anlægsarbejdere, end det er muligt at rekruttere i Grønland. Bestemmelsen i § 10 er ny og regulerer ferieforhold inspireret af Storskalaloven. Bestemmelsen i § 11 er ny og regulerer sundhedsforhold. Bestemmelsen i § 12 er ny og specificerer hvordan ”udenlandske bygge- og anlægsarbejdere” forstås i loven. Endelig er bestemmelsen i § 13 ny og regulerer pensionsforhold. Naalakkersuisut anfører, at bestemmelsen skal mindske bureaukrati.

Naalakkersuisuts ændringsforslag til lovforslagets kapitel 4:

Naalaakkersut har fremsat et ændringsforslag til § 11. Naalakkersuisut oplyser, at Kalaallit Airports A/S, i forbindelse med udarbejdelse af udkast til udbudsmateriale, har fundet behov for præciseringer i forslag til § 11, stk. 1.

Naalakkersuisut har fundet anledning til, at ændre forslagets § 11, om den sundhedsmæssige betjening af bygge- og anlægsarbejdere, der anvendes ved bygge- og anlægsarbejder omfattet af inatsisartutloven. Det foreslås, at der skal tegnes forsikring, til dækning af det grønlandske

sundhedsvæsenens udgifter til evakuering, transport og behandling af syge og tilskadekomne bygge- og anlægsarbejdere, der ikke har ret til gratis ydelser efter den til enhver tid gældende lovgivning om sundhedsvæsenets ydelser.

Endelig er visse bestemmelser i § 11 fra det oprindeligt fremsatte lovforslag på sundhedsområdet udgået. Under den tekniske gennemgang af ændringsforslaget for udvalget, oplyste Naalakkersuisoq, at bestemmelser herom bør indarbejdes i regelgrundlaget på sundhedsområdet og gælde for alle relevante personer og virksomheder og ikke kun for et specifikt anlægsprojekt. Naalakkersuisut mener, at de tidligere særbestemmelser håndteres mere hensigtsmæssigt i ressortlovgivningen for sundhed.

Om kapitel 5:

I **kapitel 5** fastsættes, at Kalaallit Airports A/S skal drive virksomhed i henhold til sine vedtægter, og at den samlede virksomhed skal drives på forretningsmæssigt grundlag. Kalaallit Airports A/S kan desuden udlicitere forretningsområder eller funktioner til ekstern varetagelse. Kalaallit Airports A/S skal selv fastsætte sine takster for anvendelse af lufthavnene. Takster og takstprincipper skal dog godkendes af Naalakkersuisut. Taksterne fastsættes på grundlag af selskabets samlede virksomhed og i overensstemmelse med selskabets retningslinjer og grundlag i øvrigt for drift af selskabet.

Kalaallit Airports A/S gives mulighed for at varetage opgaver, der isoleret set sker på ikke-forretningsmæssige vilkår, men den samlede virksomhed skal drives på forretningsmæssige vilkår og med overskud for øje. Bestemmelsen i § 14 giver således plads til, at Kalaallit Airports A/S kan etablere et datterselskab til anlæg og drift af en lufthavn i Qaqortoq, som ikke har kommercielt grundlag, og et andet datterselskab til anlæg og drift af lufthavne i Nuuk og Ilulissat, som vurderes at have kommercielt grundlag.

Bestemmelserne i § 14 og § 15 skal ses i sammenhæng. Bestemmelsen i § 15 fastlægger Kalaallit Airports A/S' primære indtægtsgrundlag.

Bestemmelsen omfatter alene takster forbundet med flyselskabers anvendelse af lufthavnene. Bestemmelsen omfatter f.eks. start- og landingstakster, opholdstakst, åbningstakst, miljøtakst, samt betaling for tankning, handling og administration. Derimod omfatter bestemmelsen ikke prissætningen på Kalaallit Airports A/S øvrige virksomhed.

Naalakkersuisut kan ikke nægte godkendelse af takster eller takstprincipper, der er i overensstemmelse med forslagets § 14. Naalakkersuisut kan ikke pålægge Kalaallit Airports A/S at vedtage takster eller takstprincipper, som har til formål eller følge, at varetage andre end selskabets interesser.

Det forventes tillige, at takster og takstprincipper fastsættes således, at de kommende lufthavne i henholdsvis Nuuk og Ilulissat kan tiltrække såvel markant flere rejsende, herunder turister, som følgeinvesteringer i det grønlandske samfund i form af overnatningskapacitet, erhvervsudvikling generelt og dynamik i samfundet og arbejdsmarkedet og deraf øgede skatteindtægter.

Om kapitel 6:

I **kapitel 6** foreslås, at Naalakkersuisut skal kunne indgå aftaler med kommunerne om afholdelse af omkostninger til anlæg af offentlig infrastruktur, der er nødvendiggjort af anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat samt den regionale lufthavn i Qaqortoq.

Det er formålet med bestemmelsen, at skabe klare rammer for følgeinfrastrukturen, så der ikke opstår tvivl om ansvar og finansiering.

Bestemmelsen i § 17 er en videreførelse af tekstanmærkning Nr. 3 til hovedkonto 10.13.11 Kontante udgifter til aktieselskaber.

Om kapitel 7:

Bestemmelsen i **kapitel 7** omhandler ekspropriation, og er medtaget for at der ikke skal opstå tvivl om fortolkningen af planloven. Forslagsstilleren finder det således afgørende, blandt andet for at undgå forsinkelser, at der ikke kan rejses spørgsmålstejn ved hjemmelsgrundlaget for ekspropriation.

Om kapitel 8:

Bestemmelsen i **kapitel 8** sikrer, at Kalaallit Airports A/S kan indhente tilbud på søtransport af gods til brug for anlæg af lufthavnene hos enhver transportør, herunder Royal Arctic Line A/S. Landstingsforordning om søtransport af gods finder ikke anvendelse i disse tilfælde.

Bestemmelsen i § 19 er en videreførelse af tekstanmærkning Nr. 6 til hovedkonto 10.13.11 Kontante udgifter til aktieselskaber.

Om kapitel 9:

Bestemmelsen i **kapitel 9** sikrer, at Kalaallit Airports A/S fritages for stempelafgift til det offentlige. Da selskabet er ejet af Grønlands Selvstyre, finder Naalakkersuisut det ikke hensigtsmæssigt at lægge yderligere pres på selskabets likvide beredskab, ved at kræve betaling for stempelafgift i størrelsesordenen 31,5 mio. kr.

Bestemmelsen i § 20 er en videreførelse af tekstanmærkning Nr. 2 til hovedkonto 10.13.11 Kontante udgifter til aktieselskaber.

Naalakkersuisuts ændringsforslag til lovforslagets kapitel 9:

Ændringsforslaget omfatter alene en konsekvensrettelse af en paragrafhenvielse som følge af opdeling af forslagens § 6 og indsættelse af ny paragraf.

Om kapitel 10:

Bestemmelsen i § 21 angiver ikke noget konkret ikrafttrædelsesdato.

Naalakkersuisuts ændringsforslag til lovforslagets kapitel 10:

Ændringsforslaget angiver 22. oktober 2018 som ikrafttrædelsesdato. Under Naalakkersuisuts tekniske gennemgang af ændringsforslaget blev annonceret, at der til denne bestemmelse vil

blive fremsendt et rettelsesblad, hvori det vil blive angivet at loven træder i kraft ved vedtagelsen.

7. Forslagets økonomiske konsekvenser

Under de almindelige bemærkninger til lovforslaget er, som formkravende foreskriver, medtaget følgende beskrivelser om forslagets konsekvenser:

- Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
- Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
- Konsekvenser for miljø, natur og folkesundhed
- Konsekvenser for borgerne
- Andre væsentlige konsekvenser

Samfundsøkonomisk konsekvensanalyse

Der er udarbejdet Samfundsøkonomisk konsekvensanalyse ved udbygning af lufthavnene Trin 1-2. Analyserne er udarbejdet af Deloitte for Grønlands Selvstyre.

Trin 2 indeholder en bredere samfundsøkonomisk konsekvensvurdering, jf. kravene i *Vejledning om samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger*. Tilsvarende vejledninger anvendes også eksempelvis i dansk sammenhæng. Denne vejledning er beregnet til anvendelse i Selvstyret og anviser, hvordan analyser skal udarbejdes for at sikre bedst mulig sammenligningsgrundlag for analyserne. (se bilag 8).

Anvendte generelle forudsætninger:

- Analysen bygges op omkring et 25 årigt perspektiv (2018-2043)
- Lufthavnene i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq står færdige til brug i 4. kvartal 2022 og vil have fulde driftsår i 2023.
- I Alternativscenarierne antages det, at passagerudviklingen i – samt til og fra – Grønland stiger gennemsnitligt med 2,0% fra 2024.
- En inflationsrate på 1,75% er benyttet.
- En realrente på 4% er benyttet.
- Der er ikke indregnet restværdi, da man ønsker at se om investeringen er rentabel inden for en 25 årig periode med de investeringer, udgifter og indtægter, der ligger inden for denne periode.

Naalakkersuisut oplyser, at Selvstyret forsyner selskabet med en egenkapital på op til 2.100 mio. kr. frem til 2025. Selskabet vil skulle låne op til 1.500 mio. kr. til lufthavnene i Nuuk og Ilulissat, hvorfor Selvstyret forventes at stille garantier op mod 2.000 mio. kr. De samlede gælds- og garantiforpligtelser for Landskassen og de Selvstyreejede aktieselskaber forventes at stige fra 4,1 mia. kr. i 2017 til 6 mia. kr. i 2022.

Der er anvendt nutidsværdimetode til beregning af om de alternative investeringer kan betale sig. Det scenarie, der har den højeste nutidsværdi er den mest fordelagtige. Det scenarie, der har en negativ nutidsværdi er urentabelt.

Den samfundsøkonomiske analyse er bygget op omkring sammenligningen af:

- **Basisscenarie**, som udtrykker konsekvenserne af en videreførelse af lufthavnsstrukturen i dag, hvor alle lufthavnene holdes i regi af Mittarfeqarfiit.
- **Alternativscenarie 1**, som er konsekvenserne af en ny lufthavsstruktur, hvor Nuuk og Ilulissat er atlantlufthavne (2.200 m) og Qaqortoq regional lufthavn (1.500 m), ejet og drevet af Kalaallit Airports A/S. Herudover heliporte i både Kangerlussuaq og Narsarsuaq, som ejes af Selvstyret og drevet af Mittarfeqarfiit sammen med øvrige lufthavne.
- **Alternativscenarie 2**, som svarer til Alternativscenarie 1 med den modifikation, at der foretages væsentlige reinvesteringer i en regional 1.500 m lufthavn i Kangerlussuaq og Narsarsuaq ændres til heliport.

Alternativscenarie 1 baserer sig i store træk på forudsætningerne i Kalaallit Airports A/S' forretnings- og finansieringsplan, der bygger på de beslutninger Inatsisartut har truffet om banelængder samt de tekstanmærkninger, der er vedtaget i finansloven, men med den modifikation, at der ses på den samlede lufthavnsstruktur.

Alle øvrige lufthavne og heliports er medtaget i analysen med samme aktivitetsniveau som i dag, bortset fra Kangerlussuaq og Narsarsuaq, der i Alternativscenarie 1 omdannes til heliporte med tilpasset aktivitet.

Alternativscenarie 2 indeholder de samme forudsætninger som Alternativscenarie 1, men med enkelte justeringer:

- Kangerlussuaq omlægges til en regional lufthavn på 1.500 meter i stedet for en heliport, hvilket medfører større reinvesteringsudgifter på ca. 500 mio. kr., mod de 75 mio. kr. i Alternativscenarie 1 som heliport.
- Driften af banen i Kangerlussuaq ændres også, så den afspejler en regional landingsbane frem for en heliport. Det er estimeret, at Mittarfeqarfiit vil have brug for et samlet driftstilskud på 75 mio. kr. om året med Kangerlussuaq som regional landingsbane, frem for 60 mio. kr. med Kangerlussuaq som heliport i Alternativscenarie 1.

Efter Naalakkersuisuts oplysning, er det økonomisk mest fordelagtigt at etablere atlantlufthavne i Nuuk og Ilulissat, samt en regional lufthavn i Qaqortoq kombineret med heliporte i både Kangerlussuaq og Narsarsuaq (Alternativscenarie 1), frem for at beholde og investere i den nuværende lufthavnsstruktur.

Basisscenariet giver en negativ nutidsværdi på 1.085 mio. kr., mens Alternativscenarie 1 giver en positiv nutidsværdi på 280 mio. kr. henholdsvis en negativ nutidsværdi på 241 mio. kr. i Alternativscenarie 2. Med andre ord er det som nævnt fordelagtigt at etablere atlantlufthavne i Nuuk og Ilulissat, samt regional lufthavn i Qaqortoq, frem for at beholde og investere i den nuværende lufthavnsstruktur.

Følsomhedsanalyse

Analysen er udarbejdet med afsæt i en række estimer, hvortil der knytter sig forskellige grader af usikkerhed. For at illustrere analysens robusthed over for ændringer i de centrale forudsætninger er der udarbejdet en række følsomhedsanalyser, som giver et overblik over, hvordan resultaterne ændrer sig, når de centrale forudsætninger ændrer sig.

Den indbyrdes samfundsøkonomiske rangorden af de belyste alternativer ændres ikke som følge af følsomhedsanalyserne. Analysens konklusioner bliver derfor ikke påvirket af de undersøgte forudsætningsændringer. Konklusionerne anses således som meget robuste.

Analysens hovedkonklusion er, at alternativ 1 samfundsøkonomisk er det mest fordelagtige, fulgt af alternativ 2 og at basisscenariet er det samfundsøkonomisk mindst fordelagtige.

Budgetøkonomisk analyse

Der er udarbejdet en budgetøkonomisk analyse. En budgetøkonomisk analyse påviser hvordan pengestrømme i forbindelse med lufthavnsbyggeri vil påvirke landskassen og dermed finansloven. Naalakkersuisut oplyser, at den budgetøkonomiske analyse viser, at Alternativscenarie 1 kan gennemføres uden, at der er behov for at finde yderligere besparelser eller for at gennemføre skattestigninger. Alternativscenarie 2 vil derimod medføre behov for yderligere finansiering i 2023-2025 i størrelsesordenen 500 mio. kr.

Analysens hovedkonklusion er, at alternativ 1 samfundsøkonomisk er det mest fordelagtige, fulgt af alternativ 2 og at basisscenariet er det samfundsøkonomisk mindst fordelagtige. Denne indbyrdes samfundsøkonomiske rangorden af de belyste alternativer ændres ikke som følge af følsomhedsanalyserne. Analysens konklusioner bliver derfor ikke påvirket af de undersøgte forudsætningsændringer. Konklusionerne er således meget robuste.

Det skal bemærkes at nærværende lovforslag ikke omfatter lufthavnene i Kangerlussuaq eller Narsarsuaq. Det vil være nødvendigt at omlægge lufthavnene i Kangerlussuaq og Narsarsuaq, som fortsat ejes af Selvstyret og drives af Mittarfeqarfiit. Såfremt Kangerlussuaq og Narsarsuaq ikke var indregnet i alternativscenariene, vil det være en naturlig konsekvens, at de samfundsøkonomiske konsekvenser for alternativscenarie 1 og 2 alt andet lige vil blive påvirket i positiv retning.

Naalakkersuisut oplyser, at omfanget af og konsekvenserne for den fortsatte anvendelse af Kangerlussuaq og Narsarsuaq afdækkes i 2 arbejdsgrupper bestående af repræsentanter fra Grønlands Selvstyre, Qeqqata Kommunia og Kommune Kujalleq. Der er tilgået udvalgte rapporter om Kangerlussuaq og Narsarsuaq indeholdende forskellige scenarier. (Se bilag 9 og 10). Det ligger dog uden for nærværende forslag at anviser en endelig plan for den fremtidige anvendelse og drift af lufthavne i Kangerlussuaq og Narsarsuaq.

Naalakkersuisuts ændringsforslag til lovforslaget:

Samfundsøkonomiske konsekvenser af hensigtserklæringen.

Der åbnes for en yderligere kapitalforhøjelse i Kalaallit Airports A/S' datterselskab til anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat. Naalakkersuisut bemyndiges til at lade staten tegne

en kontant kapitalforhøjelse med op til 0,7 mia. kr. Statens bidrag til egenkapitalfinansieringen vil i givet fald medvirke til at reducere behovet for lånefinansiering til anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat.

Samtidig har Naalakkersuisut og den danske regering indgået hensigtserklæring om, at staten, til Kalaallit Airports A/S' datterselskab til anlæg og drift af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat, yder genudlån og stiller garanti for lån i Den Nordiske Investeringsbank svarende til i alt 0,9 mia. kr. Der er ikke anledning til ændring i det foreliggende forslag til inatsisartutlov som følge heraf.

Endelig foreslås, at Naalakkersuisut bemyndiges til at overdrage Grønlands Selvstyres bestående lufthavne i Nuuk og Ilulissat, herunder faste ejendomme og tekniske anlæg eller dele deraf samt tilhørende arealrettigheder til Kalaallit Airports A/S. Overdragelse kan ske ved aftale eller som apportindskud. Der foreligger ikke nogen vurdering af de omhandlede aktivers værdi. Som nævnt tidligere skal disse værdiansættes af statsautoriserede revisorer. Da værdien af de eksisterende lufthavne i Nuuk og Ilulissat ikke er kendt, forudsættes værdien heraf i beregningen at udgøre 0 kr.

De samfundsøkonomiske konsekvenser af hensigtserklæringen er beregnet på baggrund af en række forudsætninger i relation til indholdet af den kommende ejeraftale/aktionæroverenskomst mellem regeringen og Naalakkersuisut.

Disse forudsætninger er bl.a. at:

- 33 % af det oprindeligt forudsatte udbytte fra Kalaallit Airports A/S til Grønlands Selvstyre udloddes til staten.
- Alle besparelserne på finansieringsomkostningerne anvendes til at reducere brugerbetalingen.
- I tråd med metodikken i den samfundsøkonomiske analyse antages 51 % af brugerne af atlantlufthavnene at være "samfundsrelaterede" (passagerer med tilknytning til Grønland). Det er derfor kun 51 % af besparelserne på finansieringsomkostninger, som kan indregnes i den samfundsøkonomiske analyse.
- De resterende 49 % tilfalder turister og forretningsrejsende uden direkte relation til Grønland og indregnes derfor ikke.
- Da værdien af de eksisterende lufthavne i Nuuk og Ilulissat ikke er kendt, forudsættes værdien heraf i beregningen at udgøre 0 kr.

Ved anvendelse af ovenstående forudsætninger medfører det, at forskellen mellem Basisscenariet og Alternativscenarierne øges med 339 mio. kr. hvilket er en konsekvens af modsatrettede effekter.

Statens andel af udbyttet er beregnet til 145 mio. kr. i nutidsværdi, samtidig udgør rentebesparelsen 127 mio.kr. i nutidsværdi og de sparede afdrag 357 mio. kr. i nutidsværdi. Både rentebesparelsen og de sparede afdrag på i alt 484 mio. kr. vil blive anvendt til at nedsætte brugerbetalingen.

Nutidsværdien af Alternativscenarie 1 øges fra 280 mio. kr. til 619 mio. kr. og øger forskellen til Basisscenariet fra 1.365 mio. kr. til 1.704 mio. kr.

Nutidsværdien af Alternativscenarie 2 øges fra -241 mio. kr. til 98 mio. kr. og øger forskellen til Basisscenariet fra 844 mio. kr. til 1.183 mio. kr.

Naalakkersuisuts ændringsforslag ændrer ikke på det forhold, at Alternativscenarie 1 er det mest økonomisk fordelagtige.

Andre spørgsmål vedr. landingsbanelængder:

Der er fra forskellig side nævnt eller foreslået alternative landingsbanelængder, og efterlyst økonomiske konsekvenser af disse. Der blev eksempelvis fremsat krav om, at lufthavnene i Ilulissat, Nuuk og Qaqortoq skulle være 1.199 m og at Kangerlussuaq og Narsarsuaq bibeholdes som indgangsporte til Grønland.

Finans- og Skatteudvalget indkaldte Naalakkersuisoq for Boliger og Infrastruktur til et møde mandag den 6. august. Naalakkersuisoq blev anmodet om, at foretage en systematisk gennemgang af de samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger af nærværende forslag, herunder forslaget om 1.199 meter landingsbaner.

Kopi af udvalgets anmodning og Naalakkersuisuts besvarelse samt præsentation af Deloitte om det samme er vedlagt som **bilag 3**.

Deloitte's præsentationen viser foreløbige delanalyser med 1.199 meter scenarier. Denne viser konklusionerne for scenarie 3 henholdsvis 4 med følgende banelængder:

	<u>Alternativscenarie 3</u>	<u>Alternativscenarie 4</u>
Kangerlussuaq	2.810 meter	2.220 meter
Narsarsuaq	(heliport)	(heliport)
Nuuk	1.199 meter	1.199 meter
Ilulissat	1.199 meter	1.199 meter
Qaqortoq	1.199 meter	1.199 meter
Øvrige lufthavne og heliporte		

De foreløbige konklusioner viser, at scenarie 3 vil resultere i en netto nutidsværdi på -666 mio. kr., og at scenarie 4 vil resultere i en netto nutidsværdi på -616 mio. kr. Alternativscenarie 3 og 4 forventes dermed at resultere i noget dårligere nettonutidsværdi end alternativscenarie 1 og 2, men dog bedre end basisscenariet. Desuden viser de foreløbige konklusioner, at potentialerne for dynamiske effekter som følge af alternativscenarier 3 og 4 er væsentligt dårlige end for alternativscenarie 1 henholdsvis 2.

Udvalget har efterfølgende anmodet Naalakkersuisut om udregning af økonomiske konsekvenser af yderligere alternativscenarier. Naalakkersuisuts besvarelser er vedlagt som **bilag 6-3**.

Budgetøkonomiske konsekvenser for Sundhedsvæsenet

Naalakkersuisut oplyser, at et så stort og omfattende projekt, som lufthavnsbyggerierne, vil naturligvis påvirke sundhedsvæsenet og medføre en forholdsmæssig meromkostning af ikke uvæsentlig karakter, som ikke kan indeholdes i den eksisterende bevilling uden at have afledte konsekvenser andre steder i sundhedsvæsenet.

Det forventes at meromkostningen skal dækkes ved gængs bevillingsmæssig praksis over fremtidens finanslove.

8. Udvalgets afsluttende bemærkninger

I Naalakkersuisuts forelæggelsesnotat til nærværende forslag anføres, at med dette forslag videreføres hjemmelsgrundlaget fra den 1-årige finanslov til en permanent lov. Naalakkersuisut begrundede dette med, at skiftet fra et hjemmelsgrundlag i den ét årige finanslov til en egentlig lov er vigtigt, når Kalaallit Airports A/S skal optage lån.

- Inatsisartutloven sætter rammen for Kalaallit Airports A/S' virksomhed, og giver den fornødne sikkerhed for långivernes investering og derigennem de bedst mulige lånevilkår.
- Desuden udgør forslaget grundlaget for Kalaallit Airports A/S' egenkapital som led i selskabets samlede finansiering og åbner for, at Grønlands Selvstyre kan medvirke til såvel kortfristet som langsigtet finansiering af anlæg af de nye lufthavne.
- Forslagsstiller understreger at lovforslaget ikke tager stilling til lånevilkår, krav om garantistillelse eller licitationsresultatet.
- Stillingtagen til det endelige anlæg og byggeri samt finansieringen heraf beror på Inatsisartuts behandling af forslaget og efterfølgende Naalakkersuisuts behandling af lånevilkår, krav om garantistillelse og licitationsresultatet samt Finans- og Skatteudvalgets behandling af garantistillelse.

Med Naalakkersuisuts ændringsforslag berøres ovenstående hovedpunkter i forslagsstillerens forelæggelsesnotat ganske væsentligt.

Udvalget fortolker ovenstående sådan, at hovedhensynet til lovforslagets fremsættelse er at give Kalaallit Airports A/S bedst mulig udgangspunkt i forhold til forventede forhandlinger om lånebetingelser.

Der var på tidspunktet for forslagets fremsættelse ingen afklaring omkring potentielle långivere andre end Landskassen. Hensigtserklæringen med Statsministeren betyder at staten kan udlåne 450 mio. kr., og kan stille garanti inden for en låneramme på 450 mio. kr. som søges optaget i Den Nordiske Investeringsbank. Sammen med Statens indskud på 700 mio. kr. vil der hermed opnås fuld finansiering af det oprindelige lånebehov på 1.6 mia. kr. Dermed vil behovet for lånegaranti eller genudlån fra Landskassen, jf. lovforslagets § 7, ikke længere eksistere. Udvalget konstaterer samtidig, at der ikke er fremsat ændringsforslag til bestemmelsen i § 7.

Hensigtserklæringen med Statsministeren kan derfor medføre en væsentlig risikobegrænsning for Selvstyret og dermed Landskassen. Samtidig betyder hensigtserklæringen

samfundsøkonomisk yderligere fortjeneste for Grønland på 339 mio. kr. i nutidsværdi. Kort sagt vil Danmark tjene 145 mio. kr. og Grønland tjene 484 mio. kr. i nutidsværdi på den evt. aftale. Grønland vil derfor tjene mest på det danske engagement. Hvis det danske engagement ikke godkendes, vil Danmark miste forventet udbytte på 145 mio. kr., men Grønland vil miste op til 484 mio. kr. Denne fortjeneste er forudsat anvendt til nedsættelse af brugerbetalingen, hvilket ville betyde lavere billetpriser.

Udvalget bemærker endelig, at der med forslaget ikke er lagt op til, at Inatsisartut skal beslutte hvilket alternativt scenarie der skal arbejdes videre med. Stillingtagen til det endelige anlæg og byggeri samt finansieringen heraf beror på Inatsisartuts behandling af forslaget og efterfølgende Naalakkersuisuts behandling af lånevilkår, krav om garantistillelse og licitationsresultatet samt Finans- og Skatteudvalgets behandling af garantistillelse.

Naalakkersuisut har tidligere (EM2015/18) lagt vægt på, at det ved valg af finansiering og prioritering af de enkelte lufthavne burde vurderes,

- om der er tale om en investering, som giver afkast ud over driftsudgifterne. Det vil sige at investeringen har en driftsøkonomisk, positiv businesscase.
- om der tale om en investering, som giver afkast, der dog ikke er nok til dække samtlige driftsudgifter, men investeringen fortrænger tilskud eller subsidier, som er lig med eller større end det driftsøkonomiske underskud. I så fald er der tale om en investering med et samfundsøkonomisk positiv businesscase.
- om der er tale om en investering, som giver afkast, der dog ikke er nok til dække samtlige driftsudgifter, og hvor investeringen hverken fortrænger tilskud eller subsidier. Det vil sige, at investeringen er en byrde, idet den hverken har en samfunds- eller driftsøkonomisk positiv businesscase.

Ud fra det fremlagte materiale mener udvalget, at lufthavnene i både Ilulissat og Nuuk vil høre til den første kategori, at lufthavnen i Qaqortoq snarere vil høre til den anden kategori og endelig, at Kangerlussuaq og Narsarsuaq vil høre til den sidste kategori.

Nærværende forslag giver mulighed for at træffe valg mellem alternativer. Et valg mellem basisscenariet og forskellige alternativscenarier. Et valg medfører også fravalg. Hvis valget falder på et af alternativscenarierne fravælger man basisscenariet og omvendt. Hvis valget falder eksempelvis på alternativscenarie 1, vælger man dermed et projekt der forventes at give en positiv nutidsværdi (gevinst) på 280 mio. kr. henover investeringsperioden. Samtidig fravælger man et andet projekt, som giver en negativ nutidsværdi (tab) på -1.085 mio. kr. over samme periode. Et omvendt valg vil betyde, at man vælger et projekt med et tab -1.085, samtidig med fravalg af et projekt med gevinst på 280 mio. kr. Såfremt forslaget skulle vedtages, vil Naalakkersuisut og Kalaallit Airports A/S stå med tilsvarende problemstilling i forhold til valget mellem alternativscenarie 1 og 2.

Samme betragtninger vil man også skulle antage i forhold til Naalakkersuisuts ændringsforslag som opfølgning på den indgåede aftale med statsministeren. Hovedkonklusionen på denne

aftale er at der bliver dansk andel af Kalaallit Airports A/S udlodning af udbytte på 145 mio. henover investeringsperioden, samtidig med at Grønland får 484 mio. kr. af aftale henover investeringsperioden. Vælger man at beholde de 145 mio. kr. selv, mister man samtidig 484 mio. kr.

Udvalget konstaterer, at der ud over Naalakkersuisuts ændringsforslag ikke er fremsat ændringsforslag til nærværende lovforslag forinden betænkningens færdiggørelse.

Et flertal i udvalget bestående af repræsentanterne for Siumut og Demokraterne skal om forslaget bemærke:

Da Siumut og Demokraterne i forbindelse med en omstrukturering af trafikken vægter en effektiv, sikker og rentabel trafikstruktur indstilles følgende:

- Anlæggelse af international lufthavn i Ilulissat – 2.200 m
- Anlæggelse af international lufthavn i Nuuk – 2.200 m
- Anlæggelse af en regional lufthavn i Qaqortoq – 1.500 m

Siumut og Demokraterne tilslutter sig aftalen om finansiering af lufthavsbyggerierne m.v. mellem Formand for Naalakkersuisut Kim Kielsen og Statsminister Lars Løkke Rasmus og indstiller til en godkendelse af rammebetingelserne som foreslået af Naalakkersuisut.

Siumut og Demokraterne vil ligeledes være med til at der findes den mest effektive og rentable løsning af den grundlæggende trafikstruktur mellem Sisimiut og Kangerlussuaq. Dette arbejde fortsættes i samarbejde med Qeqqata Kommunia.

Siumut og Demokraterne opfordrer Naalakkersuisut til at holde en løbende dialog med potentielle investorer vedrørende finansiering. Dette med henblik på at sikre en effektiv finansiering af projekter der gavner samfundsøkonomien.

Siumut og Demokraterne indstiller lovforslaget til vedtagelse af Inatsisartut.”

Et mindretal i udvalget bestående af repræsentanterne for Inuit Ataqatigiit skal om forslaget bemærke:

Inuit Ataqatigiit er i udgangspunktet positive over for og enige i, at der skal udvides og anlægges nye lufthavne. Derfor fremlagde vi et konstruktivt lufthavnsudspil, som vi på baggrund af den offentlige debat og vores partis drøftelser mener, ville være et godt nationalt kompromis. Det grundlæggende i vores udspil er, at lufthavnsanlæggelserne sker i forlængelse af hinanden således at landets økonomi og arbejdsmarkedet ikke overophedes, og således at så mange lokale aktører og arbejdere inden for byggebranchen og de afledte erhverv kan tage del i anlæggelsen hhv. udvidelserne af lufthavnene.

Derudover foreslog vi, at Nuuk lufthavnens udvidelse udføres først, da denne har den største grad af overskud hurtigst. Vi fremlagde en klar udmelding om, at vi ønsker at bevare

Kangerlussuaq. Vi mener Ilulissat lufthavnsudvidelse skal ske efterfølgende, og på den nye placering med mulighed for yderligere forlængelse i fremtiden. I den forbindelse finder vi det vigtigt, at modtagerapparatet i Ilulissat og Diskobugten generelt udvikles så lokale aktører får glæde af den forventede tilstrømning af turister samt de øgede muligheder for fiskeriet og eksport af forædlede varer heraf. Endelig ønsker vi klare svar fra Naalakkersuisut om regulariteten i Qaqortoq, hvor vi ikke mener en regularitet under 80 % er tilfredsstillende.

Vi ønsker også klare svar om Narsarsuaqs fremtid.

Vi er ærgerlige over, at hverken andre partier eller Naalakkersuisut har indbudt til egentlige forhandlinger om lufthavnene. Vi mener udvalgsarbejdet har været præget af mangel på oplysninger og i øvrigt ikke har haft en karakter af forhandlinger. Det er vores opfattelse, at et bredt forlig indebærer enighed på tværs af koalition og opposition. Vi finder det utilstrækkeligt, at man i en så stor sag med så stor betydning for landet og samfundet ikke har ønsket at skabe et bredt forlig om lufthavnene.

Det er vores opfattelse, at vi ellers ikke er langt fra hinanden, henset til, at der fortsat mangler informationer om dels Qaqortoqs regularitet og amerikanernes interesse i enten Kangerlussuaq eller andre lufthavne.

Vi bemærker dog, at denne anlægslov kun omhandler en lille del af de opdrag Naalakkersuisut blev givet ved Inatsisartuts beslutninger om punkt 18 og punkt 167 i efteråret 2015. Opdraget lød på at ”indarbejde en samlet regional lufthavnsstruktur med henblik på at nedbringe vort lands samlede transportomkostninger og øge beflyvningsfrekvensen” (EM15/167). Dette er endnu ikke sket.

Vi er enige med SIK i, at der ikke må være en skævhed i forhold til udefrakommende anlægsarbejders og den lokale arbejdskrafts løn- og arbejdsforhold. Derfor deler vi SIK's og Kommuneqarfik Sermersooqs bekymring over den bruttoskatordning der forventes brugt for udefrakommende anlægsarbejdere.

Vi bemærker, at det ikke i forarbejdet til loven er tilstrækkeligt belyst hvad ankomsten af det store antal anlægsarbejdere vil give af kapacitetsmæssige udfordringer for sundhedsvæsenet.

Vi bemærker desuden, at man i forarbejdet til loven heller ikke i tilstrækkelig grad har belyst hvad det vil have af afledte konsekvenser at lukke et stort antal arbejdspladser i to bygder, uden at have en klar plan for befolkningen i de pågældende bygder. Det er vores mening, at vores land har lært lektionen om lukning af beskæftigelsesmuligheder og dermed tvunget befolkningen til at flytte, de fejl skal vi ikke begå igen.

I forhold til hensigtserklæringen mellem Formanden for Naalakkersuisut og den danske statsminister finder vi det grundlæggende for processen, at der endnu ikke er indgået en egentlig aftale, særligt i forhold til de underliggende detaljer. Vi bider særligt mærke i, at Folketinget og Inatsisartut skal godkende hensigtserklæringen. Det er endnu ikke sket. Vores krav er, at såfremt staten skal være medejer, må staten ikke få vetoet i selskabet. At Selvstyret til hver en tid skal eje mindst 50 % af aktierne i selskabet, at der er klarhed omkring krav om udbytte af kapitalafkast, samt at der er gunstige rente- og afdragskrav.

Det er vores klare opfattelse, at de sikkerheds- og forsvarspolitiske forhold ved en ændring af Kangerlussuaq ikke er belyst, i hvert fald ikke over for Inatsisartut. Vi har krævet en række samråd, senest om den mulige amerikanske milliardinvestering i Ilulissat lufthavn til en 2800 meter bane. Et flertal i udvalget ønskede ikke at afholde dette samråd. Vi finder det utilstrækkeligt, at udvalget skriver under på nærværende betænkning uden at få afdækket disse forhold.

Vi mener befolkningen har krav på en bred inddragelse i spørgsmålet om, hvorvidt civile lufthavne i grønlandske byer skal indlemmes i et dual-use militært system. Vores holdning er klart, vi ønsker ikke at Grønland lægger land til en militær oprustning i Arktis.

Vi ønsker på samme måde som med den danske stat klarhed over, hvilken slags investering amerikanerne påtænkes at ville yde, samt hvilke medfølgende krav der vil blive stillet fra hhv. grønlandsk og amerikansk side (samt eventuelt dansk) såfremt amerikanerne indlemmes i projekterne. Er det medejerskab i form af kapitalindskud i selskabet eller er det en anden form for deltagelse? Hvis det er medejerskab, hvordan vil det samlede billede så se ud for landskassen?

Det er vores klare mening, at eventuelle amerikanske investeringer skal følges af et klart krav om genforhandling af forsvarsaftalekomplekset, som særligt hvis amerikanerne deltager i lufthavnsudvidelserne er forældet.

Vi bider mærke i, at disse forhold ikke er noget hverken Naalakkersuisoq for Udenrigsanliggender, Formanden for Naalakkersuisut eller Naalakkersuisoq for Infrastruktur har kunnet eller villet svare på før underskrivelsen af denne betænkning.

Inuit Ataqatigiit bliver ofte skudt i skoene, at vi vil forsinke udviklingen eller ikke tør tage store beslutninger. Vi vil gøre det klart, at lufthavne i sig selv ikke kommer til at skabe udvikling eller føre os mod selvstændighed. Det vil til gengæld det store arbejde der følger med lufthavnsudvidelser i form af lokalt engagement i direkte og afledte erhverv i sammenhæng med lufthavnene, hvis man lykkedes med det. Her mener vi der mangler en klar plan for at skabe dette lokale engagement og denne lokale udvikling, også i andre byer end Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq.

Vi ønsker hverken, at den grønlandske befolkning blot skal være tilskuere til selve anlæggelsen af lufthavnene eller til de afledte erhverv der følger med. Vi skal selv tage fat, og vi skal selv tage del. Asfalten i sig selv skaber ikke dette. Derfor er det vores krav, at der med lufthavnsudvidelserne følger et lige så stort engagement og politisk bevågenhed på lokal og regional udvikling, på et løft af sundhedsområdet og socialområdet, på et løft af folkeskolen og uddannelsesområdet generelt, da alt det er det fundament vi som folk skal bygge på, mens asfalten hærdes.

Vi finder det selvmodsigende, at man ikke ønsker at afsætte flere midler til uddannelse, social- og sundhedsområdet som en direkte aktiv politisk opprioritering af områderne, så vi netop kan drage den fulde nytte af en ny infrastruktur.

Et mindretal i udvalget bestående af repræsentanten for Samarbejdspartiet skal om forslaget bemærke:

Samarbejdspartiet anfører, at der ikke er opnået det forudsatte nødvendige sammenhængs-overblik hverken over den samlede nedbringelse af transportomkostninger eller forøgelse af beflyvningsregulariteten, som anført i Anlægsudvalgets indstilling i forhold til EM2015/18. Ligeledes mener Samarbejdspartiet at EM2015/167 ikke er fuldført.

Nærværende lovforslag, punkt EM2018/21, indeholder således ikke de forudsatte ned-/opgraderinger af andre landingsbaner eller helipads. Forslaget koncentrerer sig alene om de 3 lufthavne i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq.

Samarbejdspartiet mener, at det er et utilstrækkeligt beslutningsgrundlag i forhold til punkt EM2018/21.

Det skyldes, at den tilsigtede nationale besparelse eller forøgelse af regulariteten ikke kan beregnes, uden at man har en klar plan for, hvilke andre lufthavne der skal investeres i og skaffes finansiering til.

Samarbejdspartiet mener, at en sammenhængende transportstruktur også kræver tilpasning af servicekontrakterne, som uundgåeligt vil blive berørt af de nye lufthavnsanlæg.

Det er således ikke Samarbejdspartiets vurdering, at der er skabt det fulde overblik - til trods for beslutningerne i 2015, som er baggrunden for nærværende forslag.

Derudover, mener vi, at en gældssætning i denne størrelsesorden, bør være genstand for større åbenhed og bedre planlægning, end det har været tilfældet i forhold til nærværende lufthavnsplanke.

For at overskue det samlede lovkompleks, bør nærværende punkt ses i sammenhæng med Finansloven, tidligere beslutninger i tilstødende lovgivning, samt sundhedslovgivning, og andre lovgivninger der endnu ikke er vedtaget – men som er en forudsætning for, at træffe en fuldstændigt, sammenhængende beslutning.

Efter Samarbejdspartiets mening er der således ikke tilstrækkeligt beslutningsgrundlag for en investering i den størrelsesorden, mhp. at nærværende beslutning har vidtrækkende, og langvarige økonomiske implikationer.

Vi har heller ikke det fulde overblik over det forventede afkast heraf, da der udestår en del beslutninger inden en rentabilitet kan påvises.

Der er endnu ikke taget beslutning om, hvad der skal ske med Kangerlussuaq lufthavn, ej heller Narsarsuaq, og vi læser i pressen, at der muligvis er amerikanske investeringer i lufthavnen i Ilulissat på vej. Altså er beslutningsgrundlaget for at haste denne, meget omkostningstunge beslutning igennem, ikke er fuldt ud belyst.

Der opereres ligeledes med 2 atlantlufthavne, hvilket der beskrives i de i de offentliggjorte scenarier.

Samarbejdspartiet vurderer at dette for nærværende, ikke er rentabelt.

Man ønsker ligeledes en fuld udbygning af de 3 lufthavne, i stedet for at tage byggerierne trinvis. Heller ikke dette kan vi fra Samarbejdspartiet støtte.

Et mindretal i Finans- og Skatteudvalget er nedstemt vedrørende ønske om samråd op til 2. behandlingens frist.

Afklaringerne der kunne komme som følge heraf, er altså nedstemt op til 2. behandlingen af forslaget, særligt omkring finansiering og fremmedfinansiering havde vi ønsket afklaring af en række spørgsmål.

Vi er forholdt af andre partier i udvalget, at oplysninger om, at de forskellige udvalg, der behandler dette punkt; hhv. Finans- og Skatteudvalget, Udenrigspolitisk udvalg, samt Anlægsudvalget, ikke nødvendigvis sidder inde med de samme oplysninger. En afklaring af dette havde været ønskeligt.

Desuden lægger der fortroligt stemplede beregninger og rapporter, som alle beslutningstagerne i Inatsisartut ikke har adgang til, hvorfor vi heller ikke kan støtte nærværende forslag.

Derudover ønsker vi at anføre, at vi finder det kritisabelt, at investeringerne i Kalaallit Airports A/S hidkommer fra diverse konti på Finansloven, samt udbyttebetalinger fra Selvstyre-ejede selskaber, som i alt væsentligt kunne være brugt til servicering af befolkningen.

Vi ønsker samtidig en fuld belysning af eksterne finansieringer, genforhandling af Forsvarsaftalen med Danmark i 2020, samt amerikanernes eller andre landes investeringer i lufthavne i Grønland, mindst overfor Inatsisartut – gerne med fuld inddragelse,- eller oplysning og debat med befolkningen.

Dvs. alle de afledte udgifter der ikke er medtaget i lufthavns pakken EM2018/21, men som vi i alt væsentligt mener at kunne uddrage alligevel er nødvendige.

Herunder kommunernes forventede ekstra lånoptag, servicekontrakternes ændringer, og ikke mindst, hvad det kommer til at koste befolkningen at vedtage disse 3 lufthavne i form af afgifter, eller subsidieringer og/eller skatter.

Ligeledes ønsker vi en fuld belysning af konsekvenserne for billet-priser, konsekvenserne af opkøb af Air Greenland, så et samlet finansieringsgrundlag kan overskues.

Man ønsker at konkurrence-udsætte Atlant-ruten, hvilket vi har fuld forståelse for.

Samtidig ønsker man at opkøbe Air Greenland, der vel så skal konkurrere på udenrigsruterne.

Men stadig også forventes at opretholde og subsidiere indenrigsruterne – hvorfor deres grundlag for hidtidig krydssubsidiering bortfalder.

Samarbejdspartiet kan derfor ikke se nogen anden udvej for servicekontrakternes vedkommende, end prisforøgelse. Vi ønsker en fuld afdækning af planerne herfor, eller den forøgede udgift der naturligt må følge heraf.

Til trods for gentagne spørgsmål og ønske om klare svar herfor, er disse områder endnu ikke besvaret, hvorfor vi heller ikke kan indstille nærværende pakke til vedtagelse.

Vi mener at nærværende forslag bør være genstand for en ekstra-ordinær ekstra samling, hvor alle relevante udvalg, samt alle Inatsisartut-medlemmer indkaldes, og behandler alle de spørgsmål og svar, der er indkommet i forbindelse med nærværende forslag, samt til belysning af de hidtil ubelyste spørgsmål der henstår.

På det møde kunne der tages beslutning om nærværende lufthavns pakke med fuld inddragelse af hele Inatsisartut, uden samtidigt at skulle koncentrere sig om mange andre punkter på en samling, hvoraf ikke så få af dem er punkter af anseelig størrelse, som f.eks. Forslag til Finanslov for det kommende år.

Det drejer sig om en investering af hidtil uset størrelse i Grønlands historie, hvorfor dette punkt fortjener en langt mere grundig sagsbehandling, samt gennemgang.

På den baggrund skal Samarbejdspartiet indstille overfor Naalakkersuisut, inden punktets 3. behandling, at fremsætte ændringsforslag om følgende forhold:

At punkter vedrørende EM2018/21-punktet i Finansloven udelades af Forslag til Finanslov for 2019, og indarbejdes i et samlet lovkompleks.

Herunder de eventuelt nødvendige ændringer i andre lovgivninger; f.eks. i Sundhedsregi, og at disse samles i én samlet pakke, og præsenteres for Inatsisartut på en ekstra-ordinær samling.

Ligeledes ønsker vi at alle relevante udvalg medtages, og at alle Inatsisartut-medlemmer inddrages i arbejdet, uanset i hvilke udvalg de sidder.

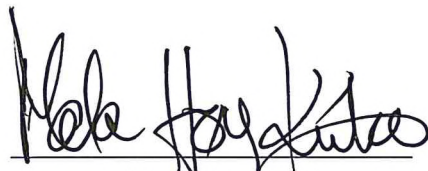
Ligeledes at udvalget gives adgang til de ønskede samråd, samt oplysninger, og får en gennemgang af påtænkte andre lovændringer som direkte- eller indirekte følge af lufthavns pakkens eventuelle vedtagelse.

9. Udvalgets indstilling

Et flertal i udvalget bestående af repræsentanter for partierne Siumut og Demokraterne indstiller på baggrund af de ovenforstående bemærkninger såvel ændringsforslaget som det oprindelige forslag til **vedtagelse**.

Et mindretal i udvalget bestående af repræsentanterne for Inuit Ataqatigiit og Samarbejdspartiet indstiller på baggrund af de ovenforstående bemærkninger såvel ændringsforslaget som det oprindelige forslag til **forkastelse**.

Med disse bemærkninger og med den i betænkningen anførte forståelse skal udvalget overgive forslaget til 2. behandling.



Malá Høy Kuko



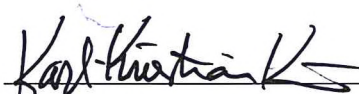
Sara Olsvig



Jess Svane



Niels Thomsen



Karl Kristian Kruse



Aqqaluaq B. Egede



Tillie Martinussen