

Bemærkninger til forslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

- 1. Indledning*
- 2. Lovforslagets hovedpunkter*
 - 2.1. Stiftelse af nyt aktieselskab med henblik på at samle lufthavnsinfrastrukturen under én virksomhedsorganisation*
 - 2.1.1. Gældende ret*
 - 2.1.2. Den nuværende lufthavnsinfrastruktur*
 - 2.1.3. Arbejdsgruppen vedrørende fremtidig organisering af lufthavnsdrift*
 - 2.1.4. Overvejelser bag forslaget*
 - 2.1.4.1. Den fremtidige organisering af lufthavnsdriften*
 - 2.1.4.2. Afgrænsning af aktiviteter i Mittarfeqarfiit A/S*
 - 2.1.5. Den foreslåede ordning*
 - 2.2. Forpligtelse til at fortsætte drift af flyvepladser og til at investere i disse*
 - 2.2.1. Mittarfeqarfiits opgavevaretagelse i dag*
 - 2.2.2. Overvejelser bag forslaget*
 - 2.2.3. Den foreslåede ordning*
 - 2.3. Kontrol med væsentlig samfundsmæssig infrastruktur*
 - 2.3.1. Overgangen fra nettostyret virksomhed til aktieselskab*
 - 2.3.2. Overvejelser bag forslaget*
 - 2.3.3. Den foreslåede ordning*
 - 2.4. Ikke-indskudte aktiver og aktiviteter*
 - 2.4.1. Nuværende aktiver og aktiviteter i Mittarfeqarfiit*
 - 2.4.2. Overvejelser bag forslaget*
 - 2.4.3. Den foreslåede ordning*
- 3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*
 - 3.1 Om takster og betalinger*
 - 3.2 Finanslov*
- 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*
- 5. Konsekvenser for miljø, natur og folkesundhed*
- 6. Konsekvenser for borgerne*
- 7. Andre væsentlige konsekvenser*
- 8. Høring af myndigheder og organisationer mv.*
- 9. Bilag 1 - Høringsnotat*

1. Indledning

Det foreslås med nærværende forslag til inatsisartutlov at bemyndige Naalakkersuisut til at indskyde dele af den i dag nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiit i et nyt aktieselskab med henblik på efterfølgende at overdrage kapitalandelene i dette til Kalaallit Airports Holding A/S, som er 100 % Selvstyre ejet. Forslaget udspringer af et ønske om at optimere strukturen for driften af lufthavne og flyvepladser i hele landet ved at samle lufthavnsinfrastrukturen og tilhørende medarbejderkompetencer under én samlet virksomhedsorganisation, således at der kan ske en samlet stabil og robust drift på tværs af den samlede organisation gennem udveksling af medarbejdere på alle landets lufthavne.

Hele den lufthavnsinfrastruktur, der er i brug i dag, varetages af den nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiit. Mittarfeqarfiit driver således helikopterflyvepladserne og lufthavnene (herefter: »flyvepladser«) i hele Grønland. Mittarfeqarfiit driver i visse tilfælde også hotelvirksomhed i tilknytning til flyvepladser, og i visse byer og bygder varetager Mittarfeqarfiit aktuelt også funktioner såsom forsyningsvirksomhed.

Med inatsisartutlov nr. 4 af 22. november 2018 om rammebetingelser for anlæg, drift og finansiering af international lufthavn i Nuuk og i Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq blev der etableret rammer for selskabet Kalaallit Airports A/S. Kalaallit Airports blev stiftet den 1. juli 2016, og herefter ligger ansvaret for at anlægge, eje og drive de nye lufthavne i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq under Kalaallit Airports A/S. Selskabet består i dag af holdingselskabet Kalaallit Airports Holding A/S med datterselskaberne Kalaallit Airports International A/S, der varetager anlæg, ejerskab og drift af henholdsvis Nuuk og Ilulissat lufthavn, og Kalaallit Airports Domestic A/S, der varetager anlæg, ejerskab og drift af Qaqortoq lufthavn.

Der er dermed aktuelt tre virksomheder, som har til opgave at drive flyvepladser: Kalaallit Airports International A/S, Kalaallit Airports Domestic A/S og den nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiit.

I og med der nu er flere selskaber med behov for kompetencer inden for lufthavnsdrift, øges konkurrencen om specialistviden, og det udgør derfor en udfordring for både Mittarfeqarfiit og Kalaallit Airports at tiltrække og bibeholde den nødvendige viden og ekspertise til at opretholde de lovmæssige godkendelser til de regionale flyvepladser.

Mittarfeqarfiit mærker allerede nu konsekvenserne af, at der er flere lufthavnsvirksomheder i Grønland og oplever i tillæg til ovenstående en vis usikkerhed blandt ansøgere til stillinger i Mittarfeqarfiit, og Mittarfeqarfiit forudser dette som en stigende udfordring. Dette vil især gælde flyvepladserne i Nuuk, Ilulissat, Kangerlussuaq og Narsarsuaq.

Som led i etableringen af Kalaallit Airports A/S er den bestående flyveplads i Nuuk derudover blevet overdraget fra Mittarfeqarfiit til Kalaallit Airports, og med omlægningen af lufthavnsinfrastrukturen vil Kangerlussuaq endvidere ikke længere udgøre det knudepunkt for lufttrafikken, som flyvepladsen udgør i dag. I dag anvendes Mittarfeqarfiits overskud fra drift af flyvepladserne i Nuuk og Kangerlussuaq til dækning af drift af underskudsgivende flyvepladser i den øvrige del af landet. Med denne solidariske takststruktur, er der således i dag et skjult infrastrukturbidrag fra de overskudsgivende lufthavne til de underskudsgivende lufthavne. Dertil betaler Mittarfeqarfiit i dag 4,9 mio. kr. årligt til Landskassen, hvilket også kan sidestilles som en skjult afgift. Ud fra et driftsøkonomisk perspektiv vil det derfor være hensigtsmæssigt at indskyde Mittarfeqarfiits nuværende flyvepladsaktiviteter i Kalaallit Airports' organisation med henblik på at optimere driften af flyvepladser under én samlet organisation.

Formålet med dette forslag er således at skabe hjemmel til, at Naalakkersuisut kan stifte et nyt aktieselskab med navnet Mittarfeqarfiit A/S, og at Naalakkersuisut kan tegne aktiekapitalen ved indskud af den nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiit eller dele heraf. Med forslaget bemyndiges Naalakkersuisut dernæst til at overdrage kapitalandele i Mittarfeqarfiit til Kalaallit Airports Holding A/S. På den måde samles lufthavnsdriften i hele landet under samme virksomhedsorganisation med de positive synergieffekter, dette måtte have.

Forslaget indebærer desuden bl.a., at Naalakkersuisut skal godkende visse af Mittarfeqarfiit A/S' dispositioner, såsom pantsætning af flyvepladser og fastsættelse af takster, og der lægges med forslaget op til, at Naalakkersuisut skal kunne forpligte selskabet til at indgå serviceaftaler om drift og vedligeholdelse af og investering i selskabets flyvepladser.

Med forslaget lægges der endvidere op til, at ikke alle aktiver og aktiviteter skal indskydes i det nye aktieselskab Mittarfeqarfiit A/S. Dette drejer sig f.eks. om forsyningsvirksomhed, som der med forslaget vil være mulighed for at pålægge kommuner at overtage, hvis dette ligger inden for rammerne af den gældende aftale om byrde- og opgavefordeling mellem Selvstyret og kommunerne. På den måde vil Mittarfeqarfiit A/S alene varetage opgaver, der relaterer sig til driften af flyvepladser.

2. Hovedpunkter i forslaget

2.1. Stiftelse af nyt aktieselskab med henblik på at samle lufthavnsinfrastrukturen under én virksomhedsorganisation

2.1.1. Gældende ret

Luftfartsområdet er et ikke-hjemtaget ansvarsområde. Dette indebærer, at luftfartslovgivningen fastsættes i Danmark, og hvor det er relevant, sættes i kraft for Grønland. Luftfartsområdet er reguleret i lovebekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017 om luftfart med senere ændringer («luftfartsloven«).

Det følger af luftfartslovens § 55, stk. 1, at det kræver særlig tilladelse af transportministeren til at indrette og drive en flyveplads, hvis benyttelsen af denne flyveplads står åben for offentligheden. For så vidt angår grønlandske forhold følger det dog af luftfartslovens § 55, stk. 2, at til at indrette og drive en flyveplads i Grønland, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden, kræves tilladelse af Grønlands Landsstyre. Der kræves endvidere tilladelse til ændring af en sådan flyveplads. Naalakkersuisut skal således give tilladelse til at indrette og drive flyveplads i Grønland.

Foruden tilladelsen fra Naalakkersuisut skal der i henhold til luftfartslovens § 60 ligeledes gives en teknisk godkendelse af flyvepladsen, og det skal også godkendes, hvis der foretages ændringer af flyvepladsen. Den tekniske godkendelsesproces varetages af Trafikstyrelsen.

2.1.2. Den nuværende lufthavnsinfrastruktur

Den nuværende lufthavnsinfrastruktur varetages i den nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiit. Mittarfeqarfiit blev etableret på baggrund af en beslutning i Grønlands Landsting om etablering af et selvstændigt lufthavnskontor i Direktoratet for Handel og Trafik med virkning fra 1. januar 1988. Grønlands Landsstyre besluttede 1. juli 1990 at udskille Mittarfeqarfiit som en nettostyret virksomhed med virkning fra 1. januar 1991.

Disse beslutninger danner sammen med følgende det lovmæssige og forretningsmæssige grundlag for driften af Mittarfeqarfiit:

- Driftstilladelsen fra Naalakkersuisut i medfør af luftfartslovens § 55, stk. 2,
- driftskoncessionerne fra Trafikstyrelsen i medfør af luftfartslovens § 60,
- kapitel 11 i Grønlands Hjemmestyres Budgetregulativ af 17. juni 2008,
- Selvstyrets bekendtgørelse nr. 24 af 22. december 2017 om regnskabsaflæggelse for Grønlands Selvstyres nettostyrede virksomheder, og
- Finansloven.

Lufthavnsdriften af samtlige eksisterende lufthavne og flyvepladser varetages af Mittarfeqarfiit. Herudover varetager Mittarfeqarfiit i visse tilfælde også hotelvirksomhed i tilknytning til lufthavne, og i visse byer og bygder varetager Mittarfeqarfiit ligeledes forsyningsvirksomhed, udlejningsvirksomhed, renovation mm.

På efterårssamlingen 2015 behandlede og vedtog Inatsisartut beslutningsforslag om anlæg af lufthavne i blandt andet Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq. I forlængelse heraf blev Kalaallit Airports A/S stiftet d. 1. juli 2016. Selskabets formål var at anlægge, eje og drive lufthavne i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq.

Inatsisartut vedtog på EM2018 Inatsisartutlov nr. 4 af 22. november 2018 om rammebetingelser for anlæg, drift og finansiering af international lufthavn i Nuuk og i Ilulissat samt regional lufthavn i

Qaqortoq. Forslaget udgjorde grundlaget for Kalaallit Airports A/S' kapitalisering (egenkapital) som led i selskabets samlede finansiering af anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq.

Naalakkersuisut fremsatte frem mod lovforslagets 2. behandling et ændringsforslag som følge af, at Naalakkersuisut og regeringen d. 10. september 2018 indgik aftale om statsligt engagement i lufthavnsprojektet og styrket erhvervssamarbejde mellem Danmark og Grønland.

Ændringsforslaget medførte delt ejerskab af lufthavnene i Nuuk og Ilulissat mellem staten og Grønlands Selvstyre samt fortsat fuldt ejerskab af Qaqortoq lufthavn ved Grønlands Selvstyre. Ændringsforslaget medførte på den baggrund en organisationsændring af Kalaallit Airports A/S i 2019, hvor to datterselskaber blev stiftet under Kalaallit Airports Holding A/S; henholdsvis Kalaallit Airports International A/S for Nuuk og Ilulissat lufthavne og Kalaallit Airports Domestic A/S for Qaqortoq lufthavn.

I 2019 blev de eksisterende lufthavne i Nuuk og Ilulissat indskudt i Kalaallit Airports International A/S, og der blev indgået en driftsaftale med fortsat drift hos Mittarfeqarfiit.

Der er på tidspunktet for forslagens fremsættelse således tre virksomheder, som har til opgave at drive lufthavne: Kalaallit Airports International A/S, Kalaallit Airports Domestic A/S og den nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiit.

Konsekvenserne for Mittarfeqarfiits fortsatte rolle i lufthavnsdriften blev beskrevet således i de almindelige bemærkninger til inatsisartutlov nr. 4 af 22. november 2018 om rammebetingelser for anlæg, drift og finansiering af international lufthavn i Nuuk og i Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq:

"Mittarfeqarfiit driver helikopterflyvepladser og lufthavne i Grønland, herunder lufthavnen i Nuuk. Mittarfeqarfiit oppebærer indtægter fra benyttelse af helikopterflyvepladser og lufthavne, jf. de til en hver tid gældende "Takster og betalinger ved benyttelse af helikopterflyvepladser og lufthavne i Grønland". Mittarfeqarfiits nuværende overskud fra drift af lufthavnene i Nuuk og Kangerlussuaq vil blive reduceret eller bortfalde. Mittarfeqarfiits overskud fra drift af lufthavnene i Nuuk og Kangerlussuaq anvendes blandt andet til dækning af drift af underskudsgivende helikopterflyvepladser og lufthavne.

Kalaallit Airports A/S opfører international lufthavn i Nuuk og den bestående lufthavn i Nuuk vil blive overdraget til Kalaallit Airports A/S. I tilknytning til eventuelle apportindskud og overdragelse af bestående lufthavnsanlæg i Nuuk og Ilulissat til Kalaallit Airports A/S, skal der udarbejdes et forslag til finansiering af underskudsgivende drift af lufthavne og heliporte.

Grønlands Selvstyre, Mittarfeqarfiit berøres i sagens natur af en omlægning af trafikstrukturen og anlæg af nye lufthavne. Det ligger uden for nærværende forslag til Inatsisartutlov at anvise en ny og endelig virksomhedsplan for Mittarfeqarfiit. En ny og endelig virksomhedsplan for Mittarfeqarfiit og finansieringen heraf vil bero på en række administrative og politiske drøftelser og beslutninger.

I takt med øget aktivitet i de internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat forventes Kalaallit Airports A/S over tid at kunne nedsætte taksterne for benyttelse af selskabets internationale lufthavne. Takterne fastsættes i overensstemmelse med forslagets §§ 15-16. Det vil skulle ske under iagttagelse af selskabets økonomiske forpligtelser over for långivere og kreditorer. Takster og takstprincipper skal godkendes af Naalakkersuisut.

Den nye lufthavnsstruktur vil gennem øget aktivitet samlet set bidrage til driften af regionale lufthavne samt helikopterflyvepladser og internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat.”

Mittarfeqarfiit gjorde i sit høringssvar til loven desuden opmærksom på, at:

”Det er Mittarfeqarfiit’ vurdering at det vil være et fordyrende element såfremt Kalaallit Airports A/S opbygger en selvstændig organisation, der skal operere parallelt med Mittarfeqarfiit. Mittarfeqarfiit anbefaler, at lufthavnene i Grønland fortsat drives i én organisation.”

og

”Endelig bemærker Mittarfeqarfiit at overskuddet fra driften af lufthavnen i Kangerlussuaq medgår til finansiering af driften af alle andre lufthavne, der drives af Mittarfeqarfiit. Ved anlæg af lufthavne i Ilulissat, Nuuk og Qaqortoq vil det ikke være muligt at opretholde den samme indtjening i Kangerlussuaq. Finansiering af driften af alle andre lufthavne, der drives af Mittarfeqarfiit må derfor findes et andet sted.”

2.1.3. Arbejdsgruppen vedrørende fremtidig organisering af lufthavnsdriften

Processen op til nærværende lovforslag har været drevet af en arbejdsgruppe med deltagelse fra Formandens Departement, Departementet for Boliger og Infrastruktur, Departementet for Finanser og Ligestilling, Mittarfeqarfiit og Kalaallit Airports Holding A/S. Arbejdsgruppens arbejde har været ansporet af et politisk ønske om at optimere strukturen for drift af lufthavne i hele landet på baggrund af vedtagelsen af Inatsisartutlov nr. 4 af 22. november 2018 om rammebetingelser for

anlæg, drift og finansiering af international lufthavn i Nuuk og i Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq.

I arbejdsgruppens kommissorium beskrives det, at der aktuelt er tre virksomheder, som har til opgave at drive lufthavne: Kalaallit Airports International A/S (KAIR International) og Kalaallit Airports Domestic A/S (KAIR Domestic), og Mittarfeqarfiit, og at lufthavnsdriften i Island og Norge, der til dels opererer under samme forudsætninger som Grønland, er samlet i ét selskab. Det konstateres, at dette giver stordriftsfordele med klare fordele for både samfundet og driftsorganisationerne.

Det beskrives endvidere, at et intensiveret samarbejde mellem Kalaallit Airports A/S og Mittarfeqarfiit forventes at give synergieffekter i planlægningen af de kommende lufthavne i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq.

Det fremgår af kommissoriet, at Kalaallit Airports A/S har den fornødne ekspertise i relation til anlæg af lufthavne, mens det er Mittarfeqarfiit, der har den fornødne ekspertise i driften af lufthavnene. En dialog mellem Departementet for Boliger og Infrastruktur, Mittarfeqarfiit og Kalaallit Airports A/S har derfor ledt til et ønske om at belyse fordele, ulemper og potentielle strukturer ved en sammenlægning af lufthavnsdriften i færre virksomheder, end tilfældet er i dag.

Som anført af Transportkommissionens betænkning fra januar 2011 medfører flytransportens store betydning for både landets befolkning og økonomi også, at det er afgørende, at lufthavnene drives så effektivt som muligt.

Arbejdsgruppen fik på den baggrund bl.a. til opgave at analysere og beskrive den kommende organisation for at udarbejde et beslutningsgrundlag for den videre proces. Overvejelserne i arbejdsgruppen afspejler sig i dette lovforslag.

2.1.4. Overvejelser bag forslaget

2.1.4.1. Den fremtidige organisering af lufthavnsdriften

Overvejelserne om en fremtidig organisering af lufthavnsdriften drejer sig i særdeleshed om tre overordnede emner: Tilstrækkelige og kvalificerede medarbejderkompetencer, driftsøkonomi og synergieffekter.

For så vidt angår tilgængeligheden af tilstrækkelige og kvalificerede medarbejderkompetencer er de specialiserede kompetencer til lufthavnsdrift i dag koncentreret i Mittarfeqarfiit. Der ses dog allerede nu et væsentligt øget behov for disse kompetencer i organisationen hos Kalaallit Airports, hvilket allerede nu i 2022 medfører en u hensigtsmæssig konkurrence om den specialiserede arbejdskraft i branchen.

Modsat den typiske organisering af lufthavnsdrift i eksempelvis Danmark, så er Mittarfeqarfiit i dag organiseret i et hovedkvarter, og derunder er der lokal ledelse i alle lufthavnene. Hvor den enkelte lufthavn i Danmark typisk råder over alle kompetencer, der er nødvendige, så er aktivitetsniveauet i de enkelte lufthavne på kysten i Grønland ikke højt nok til, at driften kan understøtte, at hver lufthavn har sin specialist på eksempelvis safety management, security, CNS eller HR. Derudover håndterer hovedkvarteret en række større udgifter, som er essentielle og en del af den samlede drift, herunder blandt andet personaleadministration, økonomistyring, forsikringer, investeringer, renter, IT mm. Hovedkontoret sikrer endvidere uddannelser og videreuddannelser til medarbejdere i alle lufthavne. Dertil er det organisatorisk uhensigtsmæssigt at etablere en decentraliseret model, da hver enkelt lufthavn vil blive mere sårbar i forbindelse med opretholdelse af de nødvendige godkendelser hos Trafikstyrelsen. Kort sagt er det nødvendigt at konsolidere den relevante specialistviden at sikre tilstrækkelige kompetencer og den fornødne driftssikkerhed. Gennem en fælles central model sikres blandt andet en optimal bemanning på enkelte lufthavne, som fordrer at medarbejdere og ressourcer kan udlånes til andre lufthavne, såfremt der opstår et akut behov.

Når der tilføjes endnu et selskab (Kalaallit Airports) med behov for disse kompetencer, øges konkurrencen om specialistviden, og det udgør derfor en udfordring for både Mittarfeqarfiit og Kalaallit Airports at bibeholde og tiltrække den nødvendige viden og ekspertise til at opretholde de regionale lufthavnes godkendelser overfor Trafikstyrelsen.

Mittarfeqarfiit mærker allerede nu konsekvenserne af, at der er flere lufthavnselskaber i Grønland og oplever i tillæg til ovenstående en vis usikkerhed blandt ansøgere til stillinger i Mittarfeqarfiit og forudser dette som en stigende udfordring. Dette vil især gælde lufthavnene i Nuuk, Ilulissat, Kangerlussuaq og Narsarsuaq.

Kalaallit Airports og Mittarfeqarfiit har, som konsekvens af de beskrevne udfordringer vedrørende kompetencerne, allerede nu intensiveret samarbejdet. Konkret er lufthavnschefen i Nuuk nu deltidsansat i begge virksomheder, da både den daglige drift af den eksisterende lufthavn, og forberedelsen af den kommende kræver indgående kendskab og kompetence fra begge organisationer, placeret i samme stilling.

For så vidt angår de driftsøkonomiske aspekter er Mittarfeqarfiits drift i dag karakteriseret ved betydelige smådriftsulemper. Omkostningerne til at drive landets lufthavne er anseelige set i forhold til indtægterne fra transport af passagerer, fragt og post. De relativt høje udgifter hertil skal blandt andet ses i sammenhæng med smådriftsulemper, som dels er en følge af det beskedne og meget spredte befolkningsgrundlag og dels en følge af den nødvendige organisering af driftsopgaverne.

Disse smådriftsulemper er ifølge Transportkommissionens betænkning fra 2011 ikke unikt for grønlandske lufthavne, men et vilkår for sammenlignelige mindre lufthavne i norden.

I både Island, Finland, Sverige og Norge, der til dels opererer under samme forudsætninger som Grønland, er lufthavnsdriften samlet i ét selskab. Dette giver stordriftsfordele med klare fordele for både samfundet og driftsorganisationerne.

Ud fra et driftsøkonomisk perspektiv vil det derfor være hensigtsmæssigt at sammentænke Mittarfeqarfiits nuværende lufthavns- og flyvepladsaktiviteter med Kalaallit Airports' med henblik på at optimere driften af lufthavne og flyvepladser under én samlet organisation, som kan sikre en mere stabil og robust drift. På den måde vil der ikke skulle etableres to parallelorganisationer for de administrative opgaver, der kan varetages under én samlet organisation.

Et intensiveret samarbejde mellem Kalaallit Airports A/S og Mittarfeqarfiit forventes herudover at kunne give synergieffekter i planlægningen og ikke mindst driften af de kommende lufthavne i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq.

Ved ibrugtagningen af Nuuk og Ilulissat internationale lufthavne vil den daglige drift af lufthavnene kunne ske lokalt ligesom i dag på de områder, hvor der ikke er synergier mellem lufthavnsselskaberne. Modsat er der en række andre fælles drifts- og udviklingsområder, hvor der vil kunne opstå klare synergier, og disse forudsættes samlet i ét selskab under Kalaallit Airports Holding A/S.

En mere effektiv drift af aktiviteterne, der i dag varetages af Mittarfeqarfiit, set i kontekst af ønsket om at knytte Mittarfeqarfiit sammen med Kalaallit Airports Holding A/S, kan ske ved at rykke aktiviteterne i det nettostyrede Mittarfeqarfiit over i en aktieselskabskonstruktion.

Mittarfeqarfiit er i dag en nettostyret virksomhed med de rammer for forretningsdrift, der udspringer heraf. Drevet i et A/S vil Mittarfeqarfiit opnå bedre forudsætninger for en effektiv drift, ikke mindst på grund af den mulige sammensætning af kompetencer i en professionel bestyrelse.

Endvidere vil Mittarfeqarfiit få bedre betingelser for at vedligeholde sine aktiver. Dette skyldes dels organisering under en professionel bestyrelse og muligheden for langsigtet budgetplanlægning, uafhængigt af kontinuerlig finansiering fra landskassen. Dette vil konkret medføre, at Mittarfeqarfiit vil blive mindre udsat for løbende ændringer i prioriteringer på finansloven, og omvendt vil finansloven blive mindre udsat for akutte tillægsbevillingssager, som historisk har påvirket landskassens reserver negativt.

Arbejdsgruppen for organisering af lufthavnsdrift kom tidligt i forløbet til den konklusion, at organiseringen af driften i de enkelte lufthavne bedst løses af selskaberne selv. Ansporet af en forudsætning om drift på forretningsmæssige vilkår lægges der til grund, at effektivisering og procesoptimering mv. vil være styrende for den bedst mulige opgaveløsning.

Set i relation til ejerskabsstrukturen i Kalaallit Airports, hvor staten ejer 33% af Kalaallit Airports International og det forhold, at Mittarfeqarfiit driver alle andre lufthavne og heliporte, anses det umiddelbart for hensigtsmæssigt, at Mittarfeqarfiits aktiver og aktiviteter indskydes i et nyt datterselskab til Kalaallit Airports Holding A/S ved navn Mittarfeqarfiit A/S. Fordelene ved dette er, at det er en enkel model, der nemt kan implementeres, og at der ikke er behov for fysiske ændringer umiddelbart efter, apportindskuddet tager effekt. Man vil opnå synergieffekter i den samlede lufthavnsdrift i form af, at der ikke skal opbygges en parallel driftsorganisation i Kalaallit Airports, og modellen kan danne grundlag for, at der senere sker en yderligere og løbende integration mellem de to virksomheder.

Der er endvidere hensigten, at hvis der på et senere tidspunkt måtte blive anlagt nye lufthavne, så vil disse også kunne indskydes i Mittarfeqarfiit A/S med henblik på at blive ejet og drevet af Mittarfeqarfiit A/S. Dette ligger i forlængelse af det overordnede formål med forslaget, hvormed lufthavnsdriften samles under en og samme virksomhedsorganisation frem for at være splittet ud på flere.

Det er desuden hensigten, at overgangen fra nettostyret virksomhed til aktieselskab ikke skal påvirke dagligdagen for de ansatte i Mittarfeqarfiit omkring tidspunktet for dannelsen af Mittarfeqarfiit A/S.

2.1.4.2. Afgrænsning af aktiviteter i Mittarfeqarfiit A/S

I forlængelse af ovenstående overvejelser om at etablere et nyt aktieselskab, hvor aktiver og aktiviteter fra den nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiit indskydes i Kalaallit Airports Holding A/S er det relevant at se nærmere på de aktiver og aktiviteter, der i dag varetages i Mittarfeqarfiit.

Mittarfeqarfiit varetager i dag en række aktiver og aktiviteter, der ikke direkte vedrører drift af flyvepladser. Disse aktiver og aktiviteter varetages af Mittarfeqarfiit af historiske årsager, og fordi det har været hensigtsmæssigt på det tidspunkt, hvor opgaven blev henlagt til den nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiit.

Mittarfeqarfiit varetager således bl.a. el- og vandværk i Qaarsut, el-, vand- og varmforsyning, dagrenovation, spildevandshåndtering i Kangerlussuaq og el-, vand- og varmforsyning, spildevandshåndtering og dagrenovation i Narsarsuaq. Mittarfeqarfiit varetager også visse steder opgaver som havnetilsyn og driver endvidere hotelvirksomheder ved en række flyvepladser. Foruden hotelvirksomhed varetager Mittarfeqarfiit også en række lejemål og står også for driften af en lang række boliger. Mittarfeqarfiit varetager endvidere affaldsdumpe i både Kangerlussuaq og Narsarsuaq.

Der bør i udgangspunktet i Mittarfeqarfiit A/S ikke indgå opgavevaretagelse, der ikke relaterer sig til at eje og drive flyvepladser og aktiviteter, der måtte være beslægtet eller relateret hertil. Opgaver,

der i dag varetages af Mittarfeqarfiit af eksempelvis historiske årsager, bør søges omroket til de myndigheder og virksomheder, der almindeligvis varetager den pågældende type opgaver.

Renovation og spildevandshåndtering bør således overgå til kommunal varetagelse, mens havnetilsyn kan overgå til eksempelvis KNI. El-, vand- og varmforsyning skal overgå til Nukissiorfiit. For så vidt angår affaldsdumpen i Kangerlussuaq skal denne forblive hos Selvstyret.

Hoteldrift, cafeteria og restauration bør som udgangspunkt heller ikke indskydes i Mittarfeqarfiit A/S, ligesom udlejningsvirksomhed og ejendomme heller ikke bør indskydes i Mittarfeqarfiit A/S, men bør i stedet forblive i Selvstyret, jf. dog nedenstående.

Det, at aktiver og aktiviteter skal være knyttet op på lufthavns- og flyvepladsdrift, bør ses i kontekst af de særlige infrastrukturforhold. Det kan således være relevant i visse tilfælde at indskyde aktiver eller aktiviteter i Mittarfeqarfiit A/S, der ikke direkte er lufthavnsdrift, men som alligevel relaterer sig til driften af de enkelte lufthavne eller flyvepladser. Dette kunne eksempelvis være drift af mindre hotelvirksomhed, hvis denne hotelvirksomhed er en forudsætning for f.eks. at håndtere passagerer, der strander på den pågældende flyveplads som følge af dårligt vejr, og hvor der ikke er andre overnatningsmuligheder på den pågældende lokation. Det kan endvidere være udlejning eller ejerskab af boliger, hvis boligerne er til brug for eksempelvis lufthavnschefer eller andet personale, og boliger således udgør en forudsætning for, at der er mulighed for indlogering af det nødvendige personale i lufthavnen.

2.1.5. Den foreslåede ordning

Med lovforslagets § 1 foreslås Naalakkersuisut bemyndiget til at stifte et aktieselskab ved navn Mittarfeqarfiit A/S. Aktieselskabet forudsættes stiftet snarest muligt efter lovforslagets vedtagelse, og de nærmere rammer for stiftelsen er på plads, jf. forslaget § 2.

Lovforslagets § 2 bemyndiger Naalakkersuisut til at tegne aktiekapitalen i Mittarfeqarfiit A/S ved hel eller delvis indskud af den nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiit. Naalakkersuisut giver i den forbindelse også beføjelse til at træffe nærmere bestemmelse om, hvilke aktiver og aktiviteter i Mittarfeqarfiit der skal indskydes i Mittarfeqarfiit A/S. Naalakkersuisuts bestemmelse om, hvilke aktiver og aktiviteter der skal indskydes, skal ske i overensstemmelse med rammerne i dette lovforslag. Da det følger af den foreslåede § 3 i lovforslaget, at Mittarfeqarfiit A/S' formål skal være at eje og drive flyvepladser i Grønland og hermed beslægtet eller relateret virksomhed, vil de indskudte aktiver og aktiviteter være knyttet op på ejerskabet og driften af de flyvepladser, der indskydes i Mittarfeqarfiit A/S. Der kan således ikke indskydes aktiver og aktiviteter, der er helt uafhængige af lufthavnsejerskabet og –driften, såsom aktiviteter som forsyning. For en nærmere beskrivelse af aktiver og aktiviteter, der kan indskydes i Mittarfeqarfiit A/S, henvises der til de specielle bemærkninger til lovforslagets §§ 2-3.

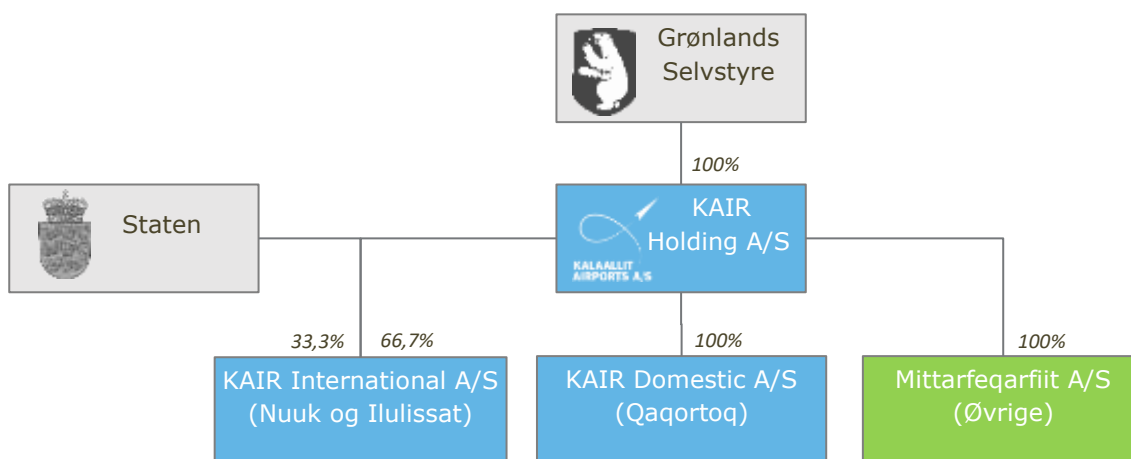
Mittarfeqarfiit A/S indtræder ved indskuddet af Mittarfeqarfiits aktiver og aktiviteter i samtlige rettigheder og forpligtelser vedrørende den indskudte virksomhed, jf. lovforslagets § 2, stk. 2.

Tidspunktet for stiftelsen af Mittarfeqarfiit A/S bliver nærmere bestemt efter aftale mellem Formandens Departement, Departementet for Finanser og Ligestilling, Departementet for Boliger og Infrastruktur, Mittarfeqarfiit og Kalaallit Airports Holding A/S.

Med lovforslagets § 6 bemyndiges Naalakkersuisut til at overdrage kapitalandelene i Mittarfeqarfiit A/S til Kalaallit Airports Holding A/S.

For så vidt angår rammerne for Kalaallit Airports Holding A/S' virksomhed pålægges Kalaallit Airports Holding A/S med den foreslåede § 6 i forslaget, at eje og drive Mittarfeqarfiit A/S. I henhold til § 15 i inatsisartutlov nr. 4 af 22. november 2018 om rammebetingelser for anlæg, drift og finansiering af international lufthavn i Nuuk og i Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq, skal Kalaallit Airports Holding A/S drive virksomhed i henhold til vedtægterne for selskabet. Ved Naalakkersuisuts overdragelse af kapitalandelene i Mittarfeqarfiit A/S til Kalaallit Airports Holding A/S, skal Kalaallit Airports Holding A/S ændre i sine vedtægter. Beslutning om ændringer i selskabets vedtægter træffes på en generalforsamling.

Den foreslåede selskabskonstruktion for Kalaallit Airports Gruppen er illustreret herunder med ejerskabsandele vist i procent. Som det fremgår af nedenstående figur, vil Kalaallit Airports Holding A/S og herunder Mittarfeqarfiit A/S være 100% ejet af Grønlands Selvstyre.



For så vidt angår de tekniske godkendelser af flyvepladser vil der ved indskuddet af Mittarfeqarfiits aktiver og aktiviteter i Mittarfeqarfiit A/S være tale om en ændring i forhold til de oprindelige godkendelser. Dette skyldes, at koncessionshaveren på ansøgnings- og godkendelsestidspunktet var

den nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiit, mens den nye koncessionshaver formelt vil være Mittarfeqarfiit A/S. Der sker således en ændring i koncessionshaverforholdet.

En sådan ændring vil skulle meddeles til og godkendes af Trafikstyrelsen, jf. luftfartslovens § 60, stk. 1, 2. pkt. Opgaven med at skulle ansøge om den fornyede tekniske godkendelse vil ligge hos Mittarfeqarfiit A/S. Mittarfeqarfiit A/S vil i den forbindelse skulle have modtaget Trafikstyrelsens tekniske godkendelser forud for indskuddet af flyvepladserne i selskabet. Henset til, at flyvepladsernes indretning mv. ikke ændres i forbindelse med indskuddet af disse fra Mittarfeqarfiit til Mittarfeqarfiit A/S, forventes disse godkendelser at være en formalitet.

2.2. Forpligtelse til at fortsætte drift af flyvepladser og til at investere i disse

2.2.1. Mittarfeqarfiits opgavevaretagelse i dag

Den nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiit varetager i dag den samlede lufthavnsinfrastruktur. Dette drejer sig i praksis om driften af passager- og godstransport i 13 lufthavne og på 46 helikopterflyvepladser.

De flyvepladser mv., der i dag ejes af Grønlands Selvstyre, og drives gennem den nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiit, bidrager til at skabe et sammenhængende trafiksystem for transport af personer og gods.

Mittarfeqarfiit får indtægter fra benyttelse af flyvepladserne ved opkrævning af diverse lufthavnstakster. Det er dog alene driften af ganske få flyvepladser, herunder i særdeleshed Nuuk og Kangerlussuaq lufthavn, der generer et overskud. Dette overskud anvendes til dækning af driften i de underskudsgivende flyvepladser.

2.2.2. Overvejelser bag forslaget

Ved overdragelsen af Nuuk Lufthavn til Kalaallit Airports International A/S i forbindelse med anlæggelse af den nye lufthavn i Nuuk vil overskuddet fra Nuuk Lufthavn til Mittarfeqarfiit bortfalde. Endvidere vil overskuddet fra Kangerlussuaq Lufthavn til Mittarfeqarfiit enten bortfalde eller blive reduceret, som følge af at Kangerlussuaq Lufthavn efter anlæggelse af den nye lufthavn i Nuuk ikke længere vil blive anvendt som mellemlandingslufthavn i lige så høj grad som nu. De resterende lufthavne og flyvepladser, der indskydes i Mittarfeqarfiit A/S, kan ikke dække underskuddet.

Med henblik på at skabe de bedste driftsøkonomiske rammer for Kalaallit Airports Holding A/S skal datterselskabet Mittarfeqarfiit A/S drives på forretningsmæssigt grundlag.

Mittarfeqarfiit A/S bør have frit råderum inden for selskabets samlede virksomhed og drift af flyvepladser mv. samt tilgrænsende forretningsområder. Mittarfeqarfiit A/S bør inden for sin

samlede virksomhed kunne varetage opgaver, der isoleret sker på ikke-forretningsmæssige vilkår, men den samlede virksomhed bør ske på forretningsmæssige vilkår og med overskud for øje.

Det vil have afgørende betydning for den samlede forretning og dermed for selskabets evne til at reducere takster, at takstprincipper, incitamentsstrukturer i takstprincipper og øvrige aktiviteter forbundet med selskabets virksomhed kan ske på forretningsmæssige vilkår.

Det, at flyvepladserne, der indskydes fra den nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiit i Mittarfeqarfiit A/S, som udgangspunkt genererer underskud, vil således ud fra et forretningsmæssigt perspektiv resultere i, at driften af disse flyvepladser ikke kan videreføres i Mittarfeqarfiit A/S.

Naalakkersuisut bør på den baggrund kunne forpligte Mittarfeqarfiit A/S til at opretholde driften af flyvepladser mod indgåelse af servicekontrakter om driften af disse. På den måde kan det sikres, at samtlige flyvepladser, hvor driften i dag varetages af Mittarfeqarfiit, fortsat driftes i Mittarfeqarfiit A/S. Dermed kan Naalakkersuisut sikre fortsat forsyningssikkerhed for så vidt angår luftfartsinfrastruktur til de lokaliteter, som ikke kan oppebære balance eller overskud alene via brugerbetalingen på de enkelte lufthavne. Tilskudsydelsen vil sikre en indkomst til selskabet, hvormed Mittarfeqarfiit A/S kan drive flyvepladser på forretningsmæssige vilkår, som ellers ville være underskudsgivende.

Da den fortsatte drift af de flyvepladser, der indskydes i Mittarfeqarfiit A/S, bl.a. forudsætter omkostningstunge investeringer med henblik på at opretholde flyvesikkerhed, bør Naalakkersuisut ligeledes kunne forpligte Mittarfeqarfiit A/S til at indgå aftaler om særlige investeringsbehov i selskabets flyvepladser med henblik på at sikre standen på disse. Det bør i den forbindelse være muligt for Mittarfeqarfiit A/S, at sikre finansieringen til disse investeringer både internt via landskassen og eksternt, såfremt dette er relevant. Henset til, at Mittarfeqarfiit A/S ikke nødvendigvis vil kunne bære udgifterne ved ekstern finansiering i relation til de særlige investeringsbehov på flyvepladserne, bør Naalakkersuisut som led i aftalen med Mittarfeqarfiit A/S om disse investeringer ligeledes kunne aftale, at Naalakkersuisut delvist eller helt dækker finansieringsudgifterne.

2.2.3. Den foreslåede ordning

Med lovforslagets § 3, stk. 2, foreslås det, at Mittarfeqarfiit A/S skal drives på forretningsmæssigt grundlag. Dette skal ses i kontekst af lovforslagets § 10, hvorefter Naalakkersuisut kan forpligte Mittarfeqarfiit A/S til at opretholde driften på selskabets flyvepladser mod indgåelse af serviceaftaler om drift, vedligeholdelse af og investering i de pågældende flyvepladser. Serviceaftaler omfattet af § 10 foreslås at skulle indgås på forretningsmæssige vilkår i overensstemmelse med den foreslåede § 3, stk. 2. Med den foreslåede bestemmelse vil serviceaftalerne kunne indgås for en flerårig periode og vil skulle sikre, at flyvepladserne kan indgå

i og understøtte den samlede trafikale infrastruktur. Serviceaftalerne vil endvidere skulle indgå på grundlag af et flerårigt budget for hver enkelt flyveplads, og budgettet vil skulle omfatte drift, vedligeholdelse og investeringer.

Med lovforslagets § 11 foreslås Naalakkersuisut bemyndiget til at indgå aftaler på forretningsmæssige vilkår om særlige investeringsbehov og finansiering heraf for så vidt angår Mittarfeqarfiit A/S' flyvepladser. Aftaler omfattet af § 11 foreslås på lige fod med serviceaftalerne bl.a. at kunne indgå for en flerårig periode og skal desuden sikre, at flyvepladserne kan indgå i og understøtte den samlede trafikale infrastruktur.

2.3. Kontrol med væsentlig samfundsmæssig infrastruktur

2.3.1. Overgangen fra nettostyret virksomhed til aktieselskab

Mittarfeqarfiit er i dag en nettostyret virksomhed og ejet af Grønlands Selvstyre. Mittarfeqarfiit refererer til Departementet for Boliger og Infrastruktur.

Mittarfeqarfiit er på grund af denne forvaltningsmæssige konstruktion underlagt en høj grad af politisk styring, da Naalakkersuisut har instruktionsbeføjelse over for virksomheden.

Mittarfeqarfiit varetager i dag driften af hele det lufthavnsnet, der binder landet sammen. Denne lufthavnsinfrastruktur er afgørende for den grønlandske befolkning, og flyvepladserne er således at betragte som væsentlige samfundsmæssige infrastrukturanlæg. Det er derfor essentielt, at driften af disse anlæg sker med hensyntagen til netop flyvepladsernes karakter af væsentlige samfundsmæssige infrastrukturanlæg. Mittarfeqarfiit har i sin egenskab af nettostyret virksomhed kunnet drive flyvepladserne i overensstemmelse hermed, men det samme gør sig ikke automatisk gældende for et aktieselskab.

2.3.2. Overvejelser bag forslaget

Med forslaget foreslås langt størstedelen af Mittarfeqarfiits aktiviteter og aktiver indskudt i aktieselskabet Mittarfeqarfiit A/S. Dermed overgår landets flyvepladser fra at være underlagt Naalakkersuisuts eget departement til at være underlagt en bestyrelse og de selskabsretlige rammer, der er for driften af et aktieselskab.

Der gælder for Selvstyrets øvrige aktieselskaber et armslængdeprincip, hvilket har til formål at sikre, at selskabet har det fornødne handlerum til at agere forretningsbaseret.

Henset til flyvepladsernes karakter af væsentlige samfundsmæssige infrastrukturanlæg bør Selvstyret dog fortsat have en vis grad af politisk kontrol med varetagelsen af disse flyvepladser.

Der bør derfor i loven om Mittarfeqarfiit A/S indbygges visse mekanismer, der sikrer politisk kontrol, når der i selskabet skal træffes beslutninger af væsentlig betydning set i kontekst af den samfundsmæssige betydning af selskabets flyvepladser.

Vedtægterne er fundamentet for selskabets virksomhedsdrift og dermed for driften af flyvepladserne, og udformningen af vedtægterne bør derfor godkendes af Naalakkersuisut. Derudover bør Naalakkersuisut have kontrol med, at de aktiver og aktiviteter, der indskydes i Mittarfeqarfiit A/S, forbliver i Mittarfeqarfiit A/S. Ligeledes bør det også sikres, at aktiver såsom tårne, terminaler, hangarer mv. på selskabets flyvepladser ikke bare overdrages, pantsættes eller udlejes langvarigt, uden Naalakkersuisut har godkendt dette. Dette for at sikre, at flyvepladserne og tilhørende ejendomme mv. ikke skifter ejer, med de potentielle risici dette vil kunne have for driften af flyvepladserne.

Mittarfeqarfiit A/S bør selv som led i den forretningsmæssige drift af virksomheden kunne fastsætte takster og takstprincipper for anvendelsen af selskabets flyvepladser. Takstfastsættelsen, der relaterer sig direkte til den til Mittarfeqarfiit A/S koncessionerede virksomhed, er dog af stor betydning for anvendelsen af flyvepladserne, som er væsentlige samfundsmæssige infrastrukturanlæg. Derfor bør Naalakkersuisut have en vis kontrol med fastsættelsen af disse, medmindre der er tale om takstændringer som følge af indeksregulering eller af ændringer i f.eks. offentlige afgifter eller skatter.

2.3.3. Den foreslåede ordning

Med lovforslagets § 4 foreslås det, at vedtægterne for Mittarfeqarfiit A/S og ændringer heri skal godkendes af Naalakkersuisut, og at Mittarfeqarfiit A/S ikke skal kunne indgå i spaltning eller fusion uden Naalakkersuisuts forudgående godkendelse.

Det foreslås med lovforslagets § 5, at indskudte flyvepladser, tilhørende tårne, terminaler, ejendomme, hangarer, arealrettigheder mv. ikke skal kunne gøres til genstand for overdragelse, længerevarende udleje eller pantsætning uden Naalakkersuisuts forudgående godkendelse. Disse aktiver vil ligeledes ikke kunne gøres til genstand for kreditorforfølgning, medmindre det sker på grundlag af pantsætning godkendt af Naalakkersuisut.

Med lovforslagets § 9 vil Mittarfeqarfiit A/S skulle fastsætte taksterne for selskabets flyvepladser, men takster og takstprincipper, der relaterer sig direkte til den koncessionerede virksomhed, samt ændringer heri, vil skulle godkendes af Naalakkersuisut. Naalakkersuisut vil derudover kunne stille krav om ændring af takster eller takstprincipper, der relaterer sig direkte til den koncessionerede virksomhed. Naalakkersuisut vil dog i medfør af forslaget ikke skulle godkende ændringer i takster som følge af indeksregulering og ændringer i offentlige afgifter, skatter og gebyrer.

2.4. Ikke-indskudte aktiver og aktiviteter

2.4.1. Nuværende aktiver og aktiviteter i Mittarfeqarfiit

Som nævnt under afsnit 2.1.4.2 varetager Mittarfeqarfiit i dag en række aktiver og aktiviteter, der ikke direkte vedrører drift af flyvepladser. Disse aktiver og aktiviteter varetages af Mittarfeqarfiit af historiske årsager, og fordi det har været hensigtsmæssigt på det tidspunkt, hvor opgaven blev henlagt til den nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiit.

For en nærmere beskrivelse af dette henvises til afsnit 2.1.4.2.

2.4.2. Overvejelser bag forslaget

Med afsæt i den foreslåede § 2, stk. 1, gives Naalakkersuisut kun beføjelsen til at indskyde de dele af den nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiits virksomhed i Mittarfeqarfiit A/S, der er hæftet op på ejerskabet og driften af flyvepladser, jf. den foreslåede § 3, stk. 1. Visse aktiver og aktiviteter vil således stå tilbage og ikke blive indskudt i Mittarfeqarfiit A/S.

De aktiver og aktiviteter, der ikke indskydes i Mittarfeqarfiit A/S, skal som udgangspunkt varetages uændret af Naalakkersuisut. Aktiverne og aktiviteterne bør videreføres, og aktiverne fortsat vedligeholdes i overensstemmelse med den varetagelse, der var af de pågældende aktiviteter og aktiver i regi af Mittarfeqarfiit.

Naalakkersuisut skal desuden kunne overdrage de forsyningsopgaver, der i dag er forankret i Mittarfeqarfiit, til Nukissiorfiit. Energi- og vandforsyningen i Kangerlussuaq, Narsarsuaq og Qaarsut skal således overdrages til Nukissiorfiit.

Naalakkersuisut skal ligeledes kunne frasælge f.eks. ejendomme eller hotelfaciliteterne, hvis disse ikke indskydes i Mittarfeqarfiit A/S. I visse tilfælde vil det dog være relevant for Naalakkersuisut at kunne stille krav om, at overdragelsen af visse aktiver eller aktiviteter forudsætter, at parten, som aktivet eller aktiviteten overdrages til, skal varetage særlige samfundsmæssige eller trafikale hensyn. Et eksempel på dette kunne f.eks. være, at overdragelsen af et hotel i lufthavnsområdet er knyttet op på et vilkår om, at der skal opretholdes en vis kapacitet i hotellet.

Det skal også være muligt for Naalakkersuisut at pålægge en kommune at overtage aktiviteter, der i dag varetages af Mittarfeqarfiit. Dette skal dog kun være tilfældet, hvis disse opgaver i forvejen ligger inden for det kommunale ansvarsområde.

2.4.3. Den foreslåede ordning

Som følge af lovforslagets § 2 vil Naalakkersuisut kunne træffe beslutning om, at ikke alle af Mittarfeqarfiits aktiver og aktiviteter skal indskydes i Mittarfeqarfiit A/S. Se nærmere herom i afsnit 2.1.4. og 2.1.5.

Med lovforslagets § 7 foreslås Naalakkersuisut bemyndiget til at træffe beslutning om den fremtidige drift og vedligeholdelse af de aktiver og aktiviteter, der ikke indskydes i Mittarfeqarfiit A/S i medfør af § 2. Med bestemmelsen bemyndiges Naalakkersuisut endvidere til at overdrage aktiver eller aktiviteter, der hidtil er indgået i driften af Mittarfeqarfiit til private eller offentlige enheder. Bestemmelsen bemyndiger også Naalakkersuisut til at kunne pålægge en kommune at overtage aktiviteter, der hidtil er blevet varetaget af Mittarfeqarfiit.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

3.1 Om takster og betalinger

Lufthavnene vil umiddelbart fortsat drives i balance, hvor indtjeningen dækker driftsudgifterne i det samlede system. Dette er uagtet, om Mittarfeqarfiit videreføres som en nettostyret virksomhed eller som et aktieselskab.

Der forventes ved indskuddet primo 2023, at Mittarfeqarfiits trækingsret i Landskassen vil blive nedskrevet til 0 kr. Mittarfeqarfiits træk på denne ret ligger på et niveau mellem 80 og 100 mio. kr. Alternativt vil Mittarfeqarfiit A/S skulle afvikle gælden efterfølgende, og dermed få behov for en tilsvarende højere servicekontrakt. Det vurderes mest hensigtsmæssigt at nedskrive gælden med det samme.

Der vil ske et væsentligt indtægtsbortfald i Mittarfeqarfiit ved ibrugtagningen af Nuuk og Ilulissat lufthavne, hvilket forventeligt sker i 2024. Dette vil ske, uagtet om Mittarfeqarfiit videreføres som en nettostyret virksomhed eller som et aktieselskab.

Forslaget forhindrer en opbygning af parallelorganisationer i henholdsvis Kalaallit Airports-koncernen og Mittarfeqarfiit og medfører dermed en væsentlig effektivisering i forhold til den nuværende struktur. Synergieffekten ved at lufthavnsorganisationerne drives under én er opgjort til 33 mio. kr. pr. år. Det vil sige, at behovet for tilskud til Mittarfeqarfiit vil være 33 mio. kr. større, såfremt Mittarfeqarfiit og Kalaallit Airports A/S drives videre som parallelle organisationer, hvor Mittarfeqarfiit fortsætter som nettostyret virksomhed.

Taksterne på flyvepladserne vil skulle fastsættes i overensstemmelse med forslagets § 9 af Mittarfeqarfiit A/S. Mittarfeqarfiit A/S vil skulle fastsætte disse på grundlag af Mittarfeqarfiit A/S' samlede virksomhed og i overensstemmelse med de grundlæggende principper for driften af virksomheden. Takster og takstprincipper skal godkendes af Naalakkersuisut. Den nye lufthavnsstruktur vil gennem øget aktivitet samlet set bidrage til driften af regionale lufthavne samt helikopterflyvepladser og internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat.

3.2 Finanslov

Med indskuddet af størstedelen af Mittarfeqarfiits aktiver og aktiviteter i et aktieselskab er det hensigten, at nedenstående poster på finansloven bortfalder. I stedet vil der skulle indgås servicekontrakter med Mittarfeqarfiit A/S om de lufthavne, der ikke er kommercielt grundlag for at varetage driften af.

Med lovforslaget præciseres denne struktur ved, at selskabet kan pålægges at drive underskudsgivende aktiviteter mod en tilskudsydelse. Konkret forventes dette udmøntet med indgåelse af servicekontrakter mellem Grønlands Selvstyre og Mittarfeqarfiit A/S, der afspejler det samlede underskud, selskabet har ved driften af de underskudsgivende aktiviteter modregnet indtægter i såvel overskudsgivende som underskudsgivende lufthavne i regi af Mittarfeqarfiit A/S. Den nærmere udformning af servicekontrakterne med Mittarfeqarfiit A/S vil blive fastlagt i et samarbejde mellem Departementet for Boliger og Infrastruktur, Departementet for Finanser og Ligestilling og Mittarfeqarfiit A/S.

Udgangspunktet for driften af lufthavne er, at denne er brugerbetalt. Det vil sige, at passagererne i udgangspunktet skal betale for opretholdelse af driften igennem flyselskaberne. Som ovenfor beskrevet bortfalder en betydelig indtægtskilde til Mittarfeqarfiit ved ibrugtagelsen af Nuuk og Ilulissat lufthavne dog.

Mittarfeqarfiit optræder i Finanslov for 2022 på følgende konti:

Hovedkonto	Bemærkning	Økonomi (mio. kr.)
20.10.11 - Nettorenter	Mittarfeqarfiits trækingsret i Landskassen på op til 200 mio. kr.	-87,0 (gns. anvendt)
72.24.02 - Mittarfeqarfiit, serviceydelser til staten	Opretholdelse af flyvekontrolltjenesten i Kangerlussuaq, samt aftale om udleje af B-660 til forsvaret på reduceret husleje	6,4
72.26.02 - Grønlands Lufthavne, Mittarfeqarfiit	Tilskudsbevilling - har været brugt til at sikre Mittarfeqarfiits negative driftstilskud (betaling til landskassen)	-4,9
72.26.03 - Mittarfeqarfiit, energi- og vandforsyning	Økonomisk konsekvens ved indførelsen af ensprisreformen hos Nukissiorfiit, for Kangerlussuaq, Narsarsuaq og Qaarsut	4,9
87.73.22 - GLV landingspladser (Anlægsbevilling)	Reinvestering i lufthavnsanlæg og tilhørende materiel	10,0

3.2.1. Om hovedkonto 20.10.11 - Nettorenter

Med vedtagelse af nærværende forslag til Inatsisartutlov forventes i forbindelse med finanslovsprocessen fremsat forslag om nedskrivning af Mittarfeqarfiits gæld til Landskassen til kr.

0. Herved sikres de bedste rammebetingelser for lufthavnens videre drift, hvor servicekontrakterne med Mittarfeqarfiit A/S alene afspejler driftsbalancen i forhold til underskudsgivende aktiviteter, vedligeholdelse og indhentelse af vedligeholdelsesefterslæb. Såfremt Mittarfeqarfiit A/S skulle overtage Mittarfeqarfiits gældsforpligtelser til Landskassen, skulle servicekontrakterne og eller brugerbetalingen i lufthavnene være tilsvarende højere.

Tidsmæssigt forventes nedskrivningen af gælden at være sammenfaldende med tidspunktet for stiftelsen af aktieselskabet Mittarfeqarfiit A/S.

3.2.2. Om hovedkonto 72.24.02 - Mittarfeqarfiit, serviceydelser til staten

Posten vedrører serviceydelser til staten for flyveledelse mv. i Kangerlussuaq, som led i forsvarets aktuelle behov i Kangerlussuaq. Med arbejdet vedr. forsvarets fortsatte behov i Kangerlussuaq og følgende reovering af landingsbanen forventes denne driftsaftale revideret med udgangspunkt i forsvarets fremtidige behov. Revisionen forventes at medføre, at behovet for flyvekontroltjeneste bortfalder, og at der indgås et direkte aftaleforhold mellem Mittarfeqarfiit A/S og Forsvaret uden Finanslovens mellemkomst.

3.2.3. Om hovedkonto 72.26.02 - Grønlands Lufthavne, Mittarfeqarfiit

Mittarfeqarfiit betaler i dag et årligt tilskud til landskassen på 4,9 mio. kr. Med stiftelsen af Mittarfeqarfiit A/S forudsættes denne betaling at ophøre.

3.2.4. Om hovedkonto 72.26.03 - Mittarfeqarfiit, energi- og vandforsyning

Over hovedkontoen kompenseres Mittarfeqarfiit for driftsunderskuddet ved energi- og vandforsyning under ensprisreformen. Forud for stiftelsen af Mittarfeqarfiit A/S forudsættes energi- og vandforsyningen i Kangerlussuaq, Narsarsuaq og Qaarsut overdraget til Nukissiorfiit. Driftstilskuddet over nærværende hovedkonto forudsættes tilsvarende overdraget til Nukissiorfiit. Mittarfeqarfiit har tidligere drevet forsyning i Kulusuk, men den opgave er allerede overdraget til Nukissiorfiit. Erfaringen fra overdragelsesopgaven vedrørende Kulusuk, søges videreført i den tilrettelagte proces for Kangerlussuaq, Narsarsuaq og Qaarsut.

3.2.5. Om hovedkonto 87.73.22 - GLV landingspladser (Anlægsbevilling)

Over hovedkontoen ydes i dag en årlig anlægsbevilling til investeringer i Mittarfeqarfiit. Med stiftelsen af Mittarfeqarfiit A/S forudsættes denne anlægsbevilling ophørt. Fremtidigt vedligehold og investeringer vil herefter ske over driften i Mittarfeqarfiit A/S, hvormed omkostningerne vil skulle inddækkes af brugerbetaling i lufthavnene, servicekontrakter med Grønlands Selvstyre mv. Indtil ibrugtagningen af Nuuk og Ilulissat lufthavne i 2024, forventes Mittarfeqarfiit dog fortsat at have behov midler for at sikre flyvesikkerheden på flyvepladserne i henhold til myndighedskravene, hvilket indgår som et driftstilskud under de kommende servicekontrakter med Mittarfeqarfiit A/S. De 10 mio. kr. forventes dermed at bortfalde med virkning fra stiftelsen af Mittarfeqarfiit A/S.

3.2.6. Om servicekontrakter med Mittarfeqarfiit A/S

Med ibrugtagelsen af Nuuk og Ilulissat lufthavne bortfalder en betydelig andel af Mittarfeqarfiits indtægter, idet en betragtelig andel af passagererne, der hidtil har rejst via Kangerlussuaq, fremadrettet vil rejse direkte til Nuuk eller Ilulissat. Ligeledes indgår Nuuk og Ilulissat ikke længere i Mittarfeqarfiits portefølje som overskudsgivende atlantlufthavne. Brugerbetaling til Nuuk og Ilulissat lufthavne sker efter ibrugtagelsen af de nye lufthavne til Kalaallit Airports International A/S.

Muligheden for at foretage krydssubsidiering fra overskuddet i lufthavnene i Kangerlussuaq og Nuuk til underskudsgivende aktiviteter i Mittarfeqarfiit stopper således med indtægtsbortfaldet ved ibrugtagelsen af de nye lufthavne i 2024. De tilbageværende aktiviteter i Mittarfeqarfiit forventes samlet set at være underskudsgivende.

Selvom lufthavne i udgangspunktet er brugerfinansierede, forudsættes det, at der fremover med Mittarfeqarfiit A/S vil blive indgået servicekontrakter med Mittarfeqarfiit A/S om driften af de flyvepladser og lufthavne, der ikke er kommercielt grundlag for at drifte.

Servicekontrakten skal tage højde for indtægtsbortfaldet, justerede udgifter til hovedkontor og lignende samt det fremadrettede reinvesteringsbehov i de regionale flyvepladser. Således skal servicekontrakten sikre, at den samlede opgaveportefølje i regi af Mittarfeqarfiit A/S giver et mindre, regnskabsmæssigt positivt resultat, og der er en begrundet forventning om positiv likviditet.

Behovet for tilskud over servicekontrakter er anslået til 35 mio. kr. årligt i 2023 og 2024. Efter indtægtsbortfaldet i Mittarfeqarfiit ved ibrugtagning af de nye atlantlufthavne øges tilskudsbehovet til 105 mio. kr. årligt (pristalsåret skal fastlægges). Beløbet relaterer sig til drift, vedligehold og vedligeholdelseefterslæb i alle regionale lufthavne samt helikopterflyvepladser. Tilskudsbehovet baserer sig på et scenarie, hvor Kangerlussuaq drives som en regional lufthavn med beflyvning med eksempelvis Dash-8 Q200.

Såfremt det besluttet, at Kangerlussuaq drives videre med en længere bane for at imødekomme forsvarrets behov og med mulighed for civil atlantbeflyvning, vil servicekontrakten beløbe sig til ca. 158 mio. kr. pr. år. Det forventes, at Forsvaret afholder en del af omkostningerne til driften af Kangerlussuaq gennem en servicekontrakt, men omfanget af betalingen afhænger af pågående forhandlingerne.

Servicekontraktbidragets anslåede størrelse i de respektive scenarier er opgjort i nedenstående tabel, hvor også synergipotentialen ved samdrift under én lufthavnsorganisation fremgår:

Scenarie	Servicekontrakt i en struktur hvor Mittarfeqarfiit er	Servicekontrakt i en struktur hvor Mittarfeqarfiit er
-----------------	--	--

	et aktieselskab	en nettostyret virksomhed
Regional drift som indenrigs-lufthavn (Dash 8-Q200)	105 mio. kr.	138 mio. kr.
Civil atlantdrift med mulighed for charter- og rutefly fra eks. Danmark	158 mio. kr.*	191 mio. kr.*

Note: Tilskudsbehovet ved scenariet med fortsat civil atlantdrift i Kangerlussuaq afhænger af forhandlingsresultatet med forsvaret om forsvarets fortsatte brug af Kangerlussuaq. Det er aftalt, at forsvaret afholder en del af omkostningerne gennem en servicekontrakt, men omfanget af betalingen afhænger af forhandlingerne.

Hertil vil en række hidtidige finanslovsbevillinger bortfalde med stiftelsen af Mittarfeqarfiit A/S:

	Hovedkonto	Forklaring	Effekt
<i>Før stiftelsen af Mittarfeqarfiit A/S</i>	72.26.02 Grønlands Lufthavne, Mittarfeqarfiit	Hidtil har Mittarfeqarfiit afholdt et negativt driftstilskud til landskassen, som bortfalder med stiftelsen af Mittarfeqarfiit A/S.	-4,9 mio. kr. pr. år
	72.24.02 Serviceydelser til staten	Der er hidtil ydet et tilskud til Mittarfeqarfiit til opretholdelse af en række ydelser til staten, der bortfalder med stiftelsen af Mittarfeqarfiit A/S	6,4 mio. kr. pr. år
	87.73.22 GLV – landingspladser	Der er hidtil ydet en anlægsbevilling til investeringer i Mittarfeqarfiit, som bortfalder med stiftelsen af Mittarfeqarfiit A/S	10 mio. kr. pr. år
	Total, før Mittarfeqarfiit A/S		11,5 mio. kr. pr. år.
<i>Efter stiftelsen af Mittarfeqarfiit A/S</i>	72.26.02 Grønlands Lufthavne, Mittarfeqarfiit	Servicekontrakter med Mittarfeqarfiit A/S, 2023 og 2024	35 mio. kr. pr. år
	Total, efter Mittarfeqarfiit A/S		35 mio. kr. pr. år
Nettoeffekt af servicekontrakter med Mittarfeqarfiit			23,5 mio. kr. pr. år

Til dækning af landskassens omkostninger til servicekontrakter med Mittarfeqarfiit opstår der med ibrugtagelsen af de nye lufthavne i Nuuk og Ilulissat endvidere en række fordele for landskassen. For at disse fordele kan indgå som medfinansierende for fremtidige omkostninger til servicekontrakter med Mittarfeqarfiit, er det nødvendigt, at disse fordele realiseres. Det omhandler eksempelvis effektiviseringer i det offentlige rejser og besparelser på servicekontrakter. Disse effektiviseringer kan kun komme til at bidrage positivt, såfremt de reelt afspejles og udmøntes i de kommende års offentlige budgetter.

Såfremt der i ejerkredsen træffes beslutning om at foretage udlodning til ejerne af overskuddet i Kalaallit Airports International A/S vil dette kunne medfinansiere underskuddet.

Den nærmere udformning af servicekontrakterne med Mittarfeqarfiit A/S vil blive fastlagt i et samarbejde mellem Departementet for Boliger og Infrastruktur, Departementet for Finanser og Ligestilling og Mittarfeqarfiit A/S.

3.2.7. Om personaleboliger

I dag varetages enkelte funktioner af Økonomi- og Personalestyrelsen, såsom ansættelse af direktør og tildeling af bolignumre. En række af Mittarfeqarfiits medarbejdere bor således i personalebolig stillet til rådighed af Selvstyret i Selvstyrets boligmasse. Ved apportindskud af selvstyrets aktiver, har man tidligere anvendt en praksis om, at selskabet over en periode på tre år fra apportindskuddet har mulighed for at sikre sine medarbejdere boligforhold, i de anviste personaleboliger. Dette forventes også at blive praksis ved stiftelsen af Mittarfeqarfiit A/S. På udvalgte lokaliteter kan der ske indskud i Mittarfeqarfiit A/S af Grønlands Selvstyres faste ejendomme, som anvendes som personaleboliger af den nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiit. Det kan f.eks. være relevant i mindre byer og bygder, hvor det kan være vanskeligt at skaffe andre egnede personaleboliger.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget forventes ikke at have administrative eller økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

5. Konsekvenser for miljø, natur og folkesundhed

Forslaget forventes ikke at have konsekvenser for miljø, natur eller folkesundheden.

6. Konsekvenser for borgerne

Forslaget forventes ikke at have konsekvenser for borgerne.

7. Andre væsentlige konsekvenser

Forslaget forventes ikke at have andre væsentlige konsekvenser.

8. Høring af myndigheder og organisationer mv.

Forslaget har i perioden den 15. december 2021 til den 17. januar 2022 været offentliggjort på Naalakkersuisuts høringsportal www.naalakkersuisut.gl.

Forslaget har endvidere været til høring hos følgende myndigheder, organisationer og virksomheder:

Formandens Departement, Departementet for Udenrigsanliggender, Departementet for Finanser og Ligestilling, Departementet for Råstoffer og Justitsområdet, Departementet for Erhverv og Handel, Departementet for Fiskeri og Fangst, Departementet for Sociale Anliggender, Arbejdsmarked og Indenrigsanliggender, Departementet for Uddannelse, Kultur, Idræt og Kirke, Departementet for Sundhed, Departementet for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø, Departementet for Børn, Unge og Familier, Mittarfeqarfiit, Kalaallit Airports Holding A/S, Avannaata Kommunia, Kommune Qeqertalik, Qeqqata Kommunia, Kommuneqarfik Sermersooq, Kommune Kujalleq, SIK (Sulinermik Inuussutissarsiuqartut Kattuffiat), Grønlands Erhverv (GE), Nukissiorfiit, Royal Arctic Line A/S, Sikuki Nuuk Harbour A/S, Tusass A/S, Air Greenland A/S, KNI A/S, Asiaq, Grønlandsbanken A/S, BankNordik, Deloitte Nuuk, Visit Greenland, Trafikstyrelsen, Grønlands Politi, Arktisk Kommando og Naviair.

Departementet for Boliger og Infrastruktur har modtaget hørings svar fra følgende myndigheder, organisationer og virksomheder:

Departementet for Fiskeri og Fangst, Arktisk Kommando, Grønlands Politi, Departementet for Børn, Unge og Familier, BankNordik, Grønlands Erhverv, Naviair, Qeqqata Kommunia, Kalaallit Airports Holding A/S, Departementet for Råstoffer og Justitsområdet, Departementet for Finanser og Ligestilling og Trafikstyrelsen.

Der henvises til høringsnotatet, der vedlægges som bilag.

Bemærkninger til forslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Med den foreslåede § 1, stk. 1, bemyndiges Naalakkersuisut til at stifte et aktieselskab ved navn Mittarfeqarfiit A/S. Aktiekapitalen i selskabet tegnes ligeledes af Naalakkersuisut.

Det forudsættes, at Naalakkersuisut snarest muligt efter forslagets vedtagelse tager de nødvendige forberedende skridt med henblik på at stifte Mittarfeqarfiit A/S i overensstemmelse med forslagets indhold. Stiftelsen af Mittarfeqarfiit A/S forventes at kunne ske primo 2023.

Lovgivningen om aktieselskaber vil finde anvendelse for Mittarfeqarfiit A/S. I denne lov er der bl.a. fastsat regler om, at vedtægterne for Mittarfeqarfiit A/S og ændringer heri skal godkendes af Naalakkersuisut, at Mittarfeqarfiit A/S ikke kan indgå i fusion eller spaltning uden Naalakkersuisuts forudgående godkendelse, og at Mittarfeqarfiit A/S kan underlægges visse forpligtelser af Naalakkersuisut.

Der vil i forbindelse med stiftelsen af Mittarfeqarfiit A/S skulle udarbejdes nye vedtægter og øvrige stiftelsesdokumenter.

Med den foreslåede § 1, stk. 2, etableres der hjemmel til, at Mittarfeqarfiit A/S kan drive virksomhed under øvrige navne. Eventuelle binavne skal i overensstemmelse med selskabslovgivningen fremgå af virksomhedens vedtægter.

Til § 2

Med den foreslåede § 2, stk. 1, bemyndiges Naalakkersuisut til at tegne aktiekapitalen i Mittarfeqarfiit A/S ved helt eller delvist indskud af de aktiver og aktiviteter, der indgår i den nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiit. Med bestemmelsen bemyndiges Naalakkersuisut endvidere til at træffe nærmere bestemmelse om, hvilke aktiver og aktiviteter i Mittarfeqarfiit der skal indskydes i Mittarfeqarfiit A/S.

Ved Naalakkersuisuts vurdering af hvilke aktiver og aktiviteter, der indskydes i Mittarfeqarfiit A/S tages der udgangspunkt i selskabets formål om at eje og drive flyvepladser og hermed beslægtet eller relateret virksomhed, jf. forslagets § 3. De indskudte aktiver og aktiviteter skal således være knyttet op på ejerskab eller drift af flyvepladser.

Der kan således være tale om indskud af flyvepladser, tilhørende tårne, terminalbygninger, hangarer, arealer i tilknytning til flyvepladserne mv.

Det, at aktiver og aktiviteter skal være knyttet op på ejerskab eller drift af flyvepladser, bør ses i kontekst af de særlige grønlandske infrastrukturforhold. Det kan således være relevant i visse tilfælde at indskyde aktiver eller aktiviteter i Mittarfeqarfiit A/S, der ikke direkte er lufthavnsdrift, men som alligevel relaterer sig til driften af de enkelte lufthavne eller flyvepladser. Dette kunne eksempelvis være drift af mindre hotelvirksomhed, hvis denne hotelvirksomhed er en forudsætning for f.eks. at håndtere passagerer, der strander på den pågældende flyveplads som følge af dårligt vejr, og hvor der ikke er andre hensigtsmæssige overnatningsmuligheder på den pågældende lokation. Her påtænkes specifikt Mittarfeqarfiits aktiviteter i Qaarsut og Nerlerit Inaat. Det kan endvidere være ejerskab og udlejning af boliger, hvis boligerne er til brug for eksempelvis lufthavnschefer eller andet personale, og udlejningen f.eks. udgør en forudsætning for, at der er mulighed for indlogering af det nødvendige personale til driften af flyvepladsen.

Naalakkersuisut kan modsætningsvis ikke indskyde aktiver og aktiviteter, der ikke indgår i eller relaterer sig til driften af flyvepladser mv., men som har været varetaget af den nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiit af eksempelvis historiske årsager. Naalakkersuisut vil på den baggrund ikke kunne indskyde den såkaldte »dump« (losseplads) i Kangerlussuaq, der hidtil har været arealtildelt til Mittarfeqarfiit. Naalakkersuisut vil heller ikke kunne indskyde aktiver og aktiviteter, der relaterer sig til el-, vand- og varmforsyning, havnetilsyn eller spildevandshåndtering.

Naalakkersuisut kan beslutte, om hotelaktiviteterne i Kangerlussuaq og Narsarsuaq skal indskydes, alt ud fra betydningen af hotelaktiviteterne for lufthavnsdriften mv.

Der henvises herudover til bemærkninger til § 3 for så vidt angår afgrænsningen af Mittarfeqarfiit A/S' virksomhed.

Flyvepladserne i Nuuk og Ilulissat, er allerede er overdraget til Kalaallit Airports International A/S, ligesom bygningerne forventes at blive det i 2022. Øvrige aktiviteter, personale, materiel og løsøre mv. i Nuuk og Ilulissat vil omfattes af indskuddet i Mittarfeqarfiit A/S. Det er således kun flyvepladserne med tilhørende bygninger, der i første omgang skal ejes af Kalaallit Airports International A/S. Selskaberne planlægger og håndterer i fællesskab den fremtidige drift af Nuuk og Ilulissat efter stiftelsen af Mittarfeqarfiit A/S.

Aktiekapitalen for Mittarfeqarfiit A/S vil afhænge af den økonomiske værdi af de indskudte aktiver og aktiviteter med tilhørende rettigheder og forpligtelser. Der foreligger ikke pt. nogen vurdering af de omhandlede aktivers og aktiviteterets økonomiske værdi.

Der vil i forbindelse med indskuddet blive udarbejdet en vurderingsberetning, der beskriver de enkelte indskud og den økonomiske værdi. Vurderingsberetningen skal udarbejdes af uvildige og sagkyndige vurderingsmænd i overensstemmelse med selskabsloven. Vurderingsberetningen udarbejdes typisk af statsautoriseret revisor. Da Mittarfeqarfiit A/S som led i stiftelsen og indskud

af aktiver og aktiviteter overtager en bestående virksomhed, vil der tillige skulle udarbejdes en åbningsbalance.

Det forudsættes, at der til brug for udarbejdelse af vurderingsberetning udarbejdes en detaljeret oversigt over, hvilke aktiver og aktiviteter der indskydes med en beskrivelse af

- de enkelte flyvepladser med tilhørende arealtildelinger
- konkrete ejendomme med tilhørende B-nr.
- rullende materiel og løsøre.

Ansvar for eventuel jordforurening i tilknytning til de indskudte aktiver vil skulle reguleres i forbindelse med indskuddet og vil eventuelt kunne værdiansættes i forbindelse hermed.

Naalackersuisut foretager som led i apportindskuddet samtidig en fordeling af aktiver og aktiviteter, der fremadrettet varetages af Selvstyret og kommunerne som del af sædvanlig offentlig virksomhed, jf. forslaget § 7, stk. 3.

Den foreslåede § 2, stk. 1, indebærer, at Naalackersuisut alene kan indskyde aktiver mv. fra den nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiit til Mittarfeqarfiit A/S som led i tegningen af aktiekapitalen i Mittarfeqarfiit A/S. Det vil således efter Mittarfeqarfiit A/S' stiftelse ikke være muligt at indskyde yderligere aktiviteter fra den nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiit i aktieselskabet Mittarfeqarfiit A/S.

Med den foreslåede bestemmelse vil det derudover være muligt at bibeholde aktiver og aktiviteter i den nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiit, såfremt aktiverne eller aktiviteterne ikke falder inden for Mittarfeqarfiit A/S' formålsbestemmelse, eller såfremt et indskud af aktivet eller aktiviteten af Naalackersuisut ikke vurderes formålstjenlig. Efter indskuddet af aktiviteterne i Mittarfeqarfiit A/S forventes den nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiit opløst, og de resterende aktiver og aktiviteter henlagt til Selvstyret. Ikke-indskudte aktiver og aktiviteter reguleres i den foreslåede § 7.

Med den foreslåede § 2, stk. 2, overtager Mittarfeqarfiit A/S ved det i stk. 1 angivne indskud samtlige rettigheder og forpligtelser vedrørende den indskudte virksomhed.

Mittarfeqarfiit A/S overtager således samtlige af Mittarfeqarfiits kontrakts- og aftaleretlige forpligtelser, hvis disse forpligtelser knytter sig til de dele af Mittarfeqarfiits aktiver og aktiviteter, der indskydes i Mittarfeqarfiit A/S.

Det forudsættes, at den opgavevaretagelse, Mittarfeqarfiit i dag varetager, og som ikke baserer sig på aftaleretlige forpligtelser, vil skulle indarbejdes i servicekontrakterne med Mittarfeqarfiit A/S, såfremt opgavevaretagelsen ønskes fortsat i regi af Mittarfeqarfiit A/S.

Til § 3

Med den foreslåede § 3, stk. 1, fastlægges Mittarfeqarfiit A/S' formål at være at eje og drive flyvepladser i Grønland og hermed beslægtet eller relateret virksomhed.

Foruden de flyvepladser, der indskydes i Mittarfeqarfiit A/S fra den nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiit, jf. den foreslåede § 2, er det også hensigten, at hvis der på et senere tidspunkt måtte blive anlagt nye lufthavne, så vil disse også kunne blive indskudt i Mittarfeqarfiit A/S med henblik på at blive ejet og drevet af Mittarfeqarfiit A/S i overensstemmelse med formålsbestemmelsen.

Med »flyvepladser« forstår et bestemt område på land eller vand beregnet til anvendelse helt eller delvis ved landing, start og manøvrering af luftfartøjer. Flyvepladser kan indeholde landingsbaner og forplads, heliport, helistop og tilhørende terminal, servicebygninger, hangarer og faciliteter for operatører og ligeledes stikvej til nærmeste offentlige vej samt stikledninger til forsyning.

»Eje og drive flyvepladser« skal i denne kontekst forstås som den samlede opgavevaretagelse forbundet med ejerskab og flyvepladsdrift. Dette kan inkludere bl.a. vedligeholdelse af flyvepladser og tilhørende bygninger, groundhandling, security, restaurantfaciliteter i lufthavnsområdet mv.

»Beslægtet virksomhed« skal forstås som virksomhed, der knytter sig til ejerskab eller drift af en flyveplads, men som ikke er at betragte som direkte lufthavnsdrift.

Med »relateret virksomhed« skal forstås virksomhed, der ikke direkte knytter sig til ejerskab eller drift af en flyveplads, men som alligevel indirekte er hægtet op på driften af den enkelte flyveplads. Dette kunne eksempelvis være hoteldrift, såfremt hoteldriften er en forudsætning for en velfungerende drift af lufthavnen, herunder indlogering af passagerer, der grundet vejrforhold eller andet ikke kan flyves til sin destination som planlagt. Det kunne ligeledes være drift af et værksted i nærheden af lufthavnen, hvis værkstedet anvendes til service på rullende materiel tilknyttet lufthavnen.

Hvorvidt der er tale om beslægtet eller relateret virksomhed til flyvepladsdriften vil basere sig på en konkret vurdering. Denne vurdering kan være baseret på et generelt billede for flere flyvepladser, men ligeledes på forholdene og behovene for den enkelte flyveplads.

Med den foreslåede § 3, stk. 2, fastlægges det, at selskabet skal drives på forretningsmæssigt grundlag.

Bestemmelsen svarer til reguleringen af Kalaallit Airports virksomhed, jf. § 15, stk. 1, i Inatsisartutlov om rammebetingelser for anlæg, drift, og finansiering af international lufthavn i Nuuk og Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq.

Der er lagt vægt på, at principperne for Mittarfeqarfiit A/S' og Kalaallit Airports Holding A/S virksomhed er sammenfaldende for at sikre størst muligt samarbejde og udnyttelse af rationaliseringspotentialer.

Som »forretningsmæssigt grundlag« skal forstås, at virksomheden skal tilstræbe, at dets kapitalberedskab til enhver tid er forsvarligt i forhold til selskabets drift, og at selskabets drift skaber de økonomiske rammer for, at selskabet kan eje, vedligeholde og drive de flyvepladser, der indgår i selskabet. Det er dog ikke hensigten, at selskabet skal genere betydelige overskud, og det er ligeledes som udgangspunkt heller ikke formålet, at selskabet skal udbetale dividende til aktionæren.

Mittarfeqarfiit A/S har frit råderum inden for selskabets samlede virksomhed og drift af flyvepladser mv. og tilgrænsende forretningsområder. Bestemmelsen giver mulighed for, at Mittarfeqarfiit A/S, inden for sin samlede virksomhed, kan varetage opgaver, der isoleret set sker på ikke-forretningsmæssige vilkår. Den samlede virksomhed skal dog ske på forretningsmæssige vilkår og med overskud for øje.

Det har afgørende betydning for den samlede forretning og dermed for selskabets evne til at reducere takster, at takstprincipper, incitamentsstrukturer i takstprincipper og øvrige aktiviteter forbundet med selskabets virksomhed kan ske på forretningsmæssige vilkår. Øvrige aktiviteter forbundet med lufthavnens drift er typisk groundhandling og tårntjeneste.

Samtlige indtægter tilfalder Mittarfeqarfiit A/S. Selskabets indtægter forudsættes anvendt til drift, vedligeholdelse og investeringer.

Bestemmelsen har til formål at fastslå, at Mittarfeqarfiit A/S alene drives på et forretningsmæssigt grundlag, hvilket bl.a. indebærer, at eventuelle opgaver, der ikke er kommercielt bæredygtige ud fra et driftsøkonomisk perspektiv, alene kan pålægges Mittarfeqarfiit A/S mod kompensation, jf. lovforslagets § 11.

Til § 4

Med den foreslåede § 4, stk. 1, skal vedtægterne for Mittarfeqarfiit A/S og ændringer i disse vedtægter godkendes af Naalakkersuisut.

Vedtægterne for Mittarfeqarfiit A/S vedtages af Naalakkersuisut ved stiftelse af selskabet. Det forudsættes, at der i vedtægterne indarbejdes visse særlige bestemmelser, der muliggør, at Naalakkersuisut har mulighed for at føre kontrol med infrastrukturen, der er indskudt i Mittarfeqarfiit A/S fra den nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiit, henset til den væsentlige

samfundsmæssige karakter af denne infrastruktur. Dette indbefatter bl.a. en bestemmelse om, at Mittarfeqarfiit A/S på årlig basis skal udarbejde et vedligeholdelses- og investeringsbudget for hver enkelt flyveplads for de kommende 10 år, og at budgettet skal fremsendes til Naalakkersuisut senest med udgangen af december måned. Vedligeholdelses- og investeringsbudgettet skal sikre, at Mittarfeqarfiit A/S' flyvepladser mv. såvel som øvrige aktiver, der indgår i driften af flyvepladserne vedvarende, er lovlige og i operationel stand. Vedligeholdelses- og investeringsbudgettet skal give selskabet såvel som Naalakkersuisut mulighed for at indregne de økonomiske behov i den løbende takstfastsættelse og i serviceaftalerne mellem Naalakkersuisut og Mittarfeqarfiit A/S.

I forhold til det forudsatte oversendelsestidspunkt er der lagt vægt på, at vedligeholdelses- og investeringsbudgettet kan indgå i Naalakkersuisuts arbejde med forslag til finanslove, herunder vurdering og prioritering af forventede omkostninger i overslagsårene.

Senere ændringer i vedtægterne kræver godkendelse fra Naalakkersuisut. Bestemmelsen har til formål at sikre Naalakkersuisut indsigt i og kontrol med den til enhver tid gældende udformning af vedtægterne i kontekst af behovet for politisk kontrol med varetagelsen af væsentligt samfundsmæssig infrastruktur.

Forslagets § 4 indebærer en forpligtelse for Kalaallit Airports Holding A/S til, som ejer af Mittarfeqarfiit A/S, at indhente Naalakkersuisuts godkendelse af vedtægtsændringer, forinden der træffes beslutning om de påtænkte vedtægtsændringer på en generalforsamling. Bestemmelsen forudsættes ligeledes indarbejdet i selskabets vedtægter.

Det følger af den foreslåede § 4, stk. 2, at Mittarfeqarfiit A/S ikke kan indgå i fusion eller spaltning uden Naalakkersuisuts forudgående godkendelse. Der kan dermed ikke gennemføres ændringer i Mittarfeqarfiit A/S gennem fusion eller spaltning uden forudgående godkendelse fra Naalakkersuisut. Naalakkersuisuts godkendelse skal foreligge skriftligt forud for en eventuel fusion eller spaltning.

Bestemmelsen har til formål at sikre Naalakkersuisut indsigt i og kontrol med, at de aktiver og aktiviteter, der er indskudt i Mittarfeqarfiit A/S, forbliver i Mittarfeqarfiit A/S og er undergivet Mittarfeqarfiit A/S' kontrol.

Det er afgørende, at den juridiske ramme for Mittarfeqarfiit A/S aktiver ikke ændres uden godkendelse fra Naalakkersuisut. Det er afgørende, at der ikke gennem fusion eller spaltning ændres i ejerskabet til eller kontrollen med de aktiver og aktiviteter, der er indskudt i Mittarfeqarfiit A/S.

Bestemmelsen udelukker ikke, at Mittarfeqarfiit A/S kan indgå aftale med andre om eksternt varetagelse af selskabets centrale administrative funktioner, som f.eks. HR, regnskab og bogføring, anlæg mv.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med forslagets § 5.

Til § 5

Med den foreslåede § 5, stk. 1, fastsættes det, at flyvepladser, tilhørende tårne, terminaler og værksteds- og kontorejendomme, hangarer m.v. og tilhørende vejanlæg og arealrettigheder, der indskydes i Mittarfeqarfiit A/S, ikke kan gøres til genstand for direkte eller indirekte overdragelse, længerevarende udleje eller pantsætning uden Naalakkersuisuts forudgående godkendelse.

De flyvepladser mv., der indskydes i Mittarfeqarfiit A/S, anses for at være væsentlige samfundsmæssige infrastrukturanlæg. Bestemmelsen fastslår, som følge af den samfundsmæssige betydning af anlæggene, at Naalakkersuisut til enhver tid skal godkende overdragelse, længerevarende udlejning eller pantsætning af flyvepladser mv. Det er afgørende, at der ikke gennem overdragelse, længerevarende udlejning eller pantsætning ændres i ejerskabet til eller kontrollen med de flyvepladser mv., der er ejet af Mittarfeqarfiit A/S.

Bestemmelsen omfatter flyvepladser og tilhørende faste ejendomme, tankanlæg og øvrige infrastrukturanlæg. Der således bl.a. tale om flyvepladser med tilhørende tårne, terminaler og værksteds- og kontorejendomme, hangarer mv, tilhørende vejanlæg og arealrettigheder, der er indskudt i Mittarfeqarfiit A/S fra Mittarfeqarfiit. Bestemmelsen indeholder dermed ikke en udtømmende opstilling af omfattede aktiver, men skal forstås som en overordnet henvisning til flyvepladsrelaterede bygninger mv., der måtte være indskudt fra Mittarfeqarfiit i Mittarfeqarfiit A/S.

Bestemmelsen omfatter ikke aktiver, der ikke indgår som en bestanddel af de enkelte flyvepladser. Bestemmelsen omfatter således ikke faste ejendomme, der anvendes som tjenesteboliger eller mobilt udstyr, der anvendes på de enkelte flyvepladser. Der er hermed lagt vægt på, at faste ejendomme, der anvendes som tjenesteboliger, eller mobilt udstyr, der anvendes på de enkelte flyvepladser, vil være genstand for løbende udskiftning. Herudover er der lagt vægt på, at sådanne aktiver i givet fald vil kunne indkøbes.

Med »overdragelse« forstås enhver disposition, der har til formål eller følge at overføre ejerskabet – helt eller delvist - over flyvepladser mv. fra Mittarfeqarfiit A/S til ny ejer.

Med »direkte overdragelse« forstås i særdeleshed salg af flyvepladser, tilhørende ejendomme mv.

Med »indirekte overdragelse« forstås enhver overdragelse af ejerandele i Mittarfeqarfiit A/S. Indirekte overdragelse kan f.eks. foreligge ved pantsætning af stemmeret i Mittarfeqarfiit A/S.

Bestemmelsen omfatter ikke midlertidig overdragelse af dispositionsretten til eksempelvis hangarer til brug for groundhandling, jf. dog nedenstående om længerevarende udlejning.

»Længerevarende udleje« skal i denne kontekst forstås som lejeaftaler for en periode af mere end to år.

I tilfælde af at Mittarfeqarfiit A/S ønsker at overdrage, langtidsudleje eller pantsætte flyvepladser, hertil knyttede faste ejendomme og anlæg mv. skal Naalakkersuisuts skriftlige godkendelse indhentes forud for dispositionen. Der skal i forbindelse med ansøgningen redegøres for de eksakte ejendomme mv., der ønskes overdraget, langtidsudlejet eller pantsat og for de nærmere betingelser for overdragelsen, udlejningen eller pantsætningen.

Overdragelse i strid med den foreslåede § 5 kan ikke gøres gældende over for Grønlands Selvstyre, ligesom hverken overdrager eller erhverver kan gøre overdragelsen gældende over for Mittarfeqarfiit A/S eller andre.

Med den foreslåede § 5, stk. 2, kan de i stk. 1 nævnte aktiver ikke gøres til genstand for nogen form for kreditorforfølgning, medmindre det sker på grundlag af pantsætning godkendt af Naalakkersuisut.

Det er afgørende, at der ikke gennem kreditorforfølgning sker ændringer i ejerskabet af eller kontrollen med de flyvepladser mv., der er ejet af Mittarfeqarfiit A/S.

Ved forsøg på kreditorforfølgning i nogen af de i § 5, stk. 1, angivne aktiver, vil det være en forudsætning for kreditorforfølgningen, at der foreligger en skriftlig godkendelse af pantsætningen i overensstemmelse med § 5, stk. 1.

Med »kreditorforfølgning« forstås både individualforfølgning og universalforfølgning.

Til § 6

Med den foreslåede § 6 bemyndiges Naalakkersuisut til at overdrage kapitalandelene i Mittarfeqarfiit A/S til Kalaallit Airports Holding A/S. Overdragelse sker ved aftale eller ved indskud som led i kapitalforhøjelse.

Det forudsættes, at når Mittarfeqarfiit A/S er stiftet, da overdrages aktierne i selskabet til Kalaallit Airports Holding A/S. Denne overdragelse udgør fundamentet for loven i dens helhed. Der vil være tale om en overdragelse af samtlige kapitalandele i Mittarfeqarfiit A/S. Den fulde kontrol af Mittarfeqarfiit A/S vil således overgå fra Naalakkersuisut til Kalaallit Airports Holding A/S.

Der er herved lagt vægt på, at det forventede rationaliseringspotentiale i lufthavnsdriften forudsætter samdrift af alle offentlige flyvepladser mv. Stiftelse af Mittarfeqarfiit A/S forudsætter derfor efterfølgende overdragelse af samtlige aktier i Mittarfeqarfiit A/S til Kalaallit Airports Holding A/S, således at Mittarfeqarfiit A/S bliver et datterselskab i Kalaallit Airports-virksomhedsorganisationen.

Naalakkersuisut beslutter om overdragelse skal ske ved aftale eller ved indskud som led i kapitalforhøjelse.

Det forudsættes, at Kalaallit Airports Holding A/S efter overdragelsen af kapitalandele sikrer de fornødne aftaler om samarbejde mellem de involverede selskaber for at få en samlet drift og administration af samtlige flyvepladser mv. i Grønland.

Til § 7

Med den foreslåede § 7, stk. 1, bemyndiges Naalakkersuisut til at træffe beslutning om den fremtidige drift og vedligeholdelse af aktiver og aktiviteter, der ikke indskydes i Mittarfeqarfiit A/S.

En række aktiver og aktiviteter, der ikke vedrører drift af flyvepladser, varetages af den nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiit af historiske årsager, og fordi det har været hensigtsmæssigt på det tidspunkt, hvor opgaven blev henlagt til den nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiit. Den nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiit varetager f.eks. aktuelt energi- og vandforsyningen i Kangerlussuaq og Narsarsuaq.

Med afsæt i den foreslåede § 2, stk. 1, jf. den foreslåede § 3, stk. 1, gives Naalakkersuisut beføjelsen til kun at indskyde dele af den nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiits virksomhed i Mittarfeqarfiit A/S, og Naalakkersuisut kan således vælge at bibeholde visse aktiviteter fra den nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiit. Den nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiit forventes herefter opløst, og aktiver og aktiviteter, herunder arealtildelinger, forbliver hos Selvstyret.

De aktiver og aktiviteter, der ikke indskydes i Mittarfeqarfiit A/S, varetages som udgangspunkt uændret af Grønlands Selvstyre. Dette indebærer dermed, at aktiviteterne forventes videreført, og aktiverne forventes fortsat vedligeholdt i overensstemmelse med den varetagelse, der var af de pågældende aktiviteter og aktiver i Mittarfeqarfiit. Naalakkersuisut træffer bestemmelse om den ressortmæssige placering af opgaverne.

Renovation og spildevandshåndtering kan således overgå til kommunal varetagelse, mens havnetilsyn bør overgå til KNI. El- vand- og varmforsyning skal overgå til Nukissiorfiit. For så vidt angår affaldsdumpen i Kangerlussuaq overgår den til Selvstyret, idet kommunen ikke har haft indflydelse på udviklingen og driften af denne hidtil, og derfor ikke pålægges oprydning heraf.

Med den foreslåede § 7, stk. 2, bemyndiges Naalakkersuisut til at overdrage aktiver eller aktiviteter, der hidtil er indgået i driften af den nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiit til private eller offentlige enheder, og Naalakkersuisut kan ved overdragelsen fastsætte vilkår til varetagelse af samfundsmæssige eller trafikale hensyn.

Naalakkersuisut bemyndiges således til at overdrage aktiver eller aktiviteter, der ikke indskydes i Mittarfeqarfiit A/S, til tredjemand.

Bemyndigelsen omfatter fast ejendom, løsøre og aktiviteter, som hidtil er indgået i driften af den nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiit. Bemyndigelsen kan f.eks. omfatte salg af hotel- og overnatningsfaciliteterne i Kangerlussuaq, hvis disse aktiver og aktiviteter ikke indskydes i Mittarfeqarfiit A/S.

Med »private eller offentlige enheder« forstås f.eks. private virksomheder, offentligt ejede virksomheder og offentlige myndigheder.

Som led i en eventuel overdragelse kan Naalakkersuisut fastsætte særlige vilkår om varetagelse af samfundsmæssige eller trafikale hensyn.

Med »vilkår til varetagelse af samfundsmæssige eller trafikale hensyn« forstås vilkår, der har til formål at varetage nogle væsentlige hensyn ud fra landets infrastrukturelle forhold, eller hensyn med afsæt i særlige samfundsmæssige interesser. Ved salg af overnatningsfaciliteter kan dette f.eks. indbefatte vilkår, som sikrer, at overnatningsfaciliteterne fortsat kan indgå i trafiksystemet. Det kan endvidere indbefatte vilkår, som sikrer, at overnatningsfaciliteterne kan indgå i udvikling af turismeerhvervet. Der kan f.eks. fastsættes vilkår om opretholdelse af en given kapacitet, pris, åbningstider og køberet eller forkøbsret for Grønlands Selvstyre.

Med afsæt i den foreslåede § 7, stk. 3, kan Naalakkersuisut pålægge en kommune at overtage aktiviteter, der har indgået i driften af Mittarfeqarfiit. Overtagelsen skal være i overensstemmelse med gældende aftale om byrde- og opgavefordeling mellem Grønlands Selvstyre og kommunerne.

De opgaver, der i dag varetages af den nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiit, og som er omfattet af de almindelige kommunale opgaver, vil blive overdraget til kommunerne. De økonomiske konsekvenser for Grønlands Selvstyre og kommunerne indgår i de årlige aftaler om bloktilskud til kommunerne.

Den nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiit varetager bl.a. opgaver med renovation i Kangerlussuaq og Narsarsuaq. Denne opgave forventes løftet af henholdsvis Qeqqata Kommunian og Kommune Kujalleq.

Det er ikke hensigten, at affaldsdumpen i Kangerlussuaq skal overdrages til Qeqqata Kommunia. Ansvar for dumpen i Narsarsuaq forventes overdraget til Kommune Kujalleq i henhold til arbejdet i arbejdsgruppen om Narsarsuaqs fremtid.

Til § 8

Det følger af den foreslåede § 8, stk. 1, at Mittarfeqarfiit A/S skal drive virksomhed i henhold til vedtægterne for selskabet.

Bestemmelsen svarer til reguleringen af Kalaallit Airports virksomhed, jf. § 15, stk. 1, i Inatsisartutlov om rammebetingelser for anlæg, drift, og finansiering af international lufthavn i Nuuk og Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq.

Der er lagt vægt på, at principperne for Mittarfeqarfiit A/S' og Kalaallit Airports Holding A/S' virksomhed er sammenfaldende for at sikre størst muligt samarbejde og udnyttelse af rationaliseringspotentialet.

Mittarfeqarfiit A/S vil være omfattet af øvrig gældende lovgivning og herunder konkurrencelovgivningen. Mittarfeqarfiit A/S er på linje med øvrige virksomheder omfattet af f.eks. forbud mod misbrug af en dominerende stilling.

Med den foreslåede § 8, stk. 2, kan Mittarfeqarfiit A/S udlicitere forretningsområder eller funktioner til ekstern varetagelse.

Bestemmelsen svarer til reguleringen af Kalaallit Airports virksomhed, jf. § 15, stk. 2, i Inatsisartutlov om rammebetingelser for anlæg, drift, og finansiering af international lufthavn i Nuuk og Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq.

Der er lagt vægt på, at principperne for Mittarfeqarfiit A/S' og Kalaallit Airports Holding A/S' virksomhed er sammenfaldende for at sikre størst muligt samarbejde og udnyttelse af rationaliseringspotentialet.

Mittarfeqarfiit A/S kan således vælge af driftsøkonomiske, administrative, kompetencemæssige årsager mv. at udlicitere funktioner til andre offentlige eller private enheder.

Til § 9

Med den foreslåede § 9, stk. 1, fastlægges det, at Mittarfeqarfiit A/S fastsætter taksterne for anvendelsen af selskabets flyvepladser.

Bestemmelsen omfatter alene takster forbundet med flyselskabers anvendelse af en flyveplads. Bestemmelsen omfatter f.eks. start- og landingstakster, opholdstakst, åbningstakst og takster for betaling for tankning, handling og administration. Derimod omfatter bestemmelsen ikke prissætningen på Mittarfeqarfiit A/S' øvrige virksomhed.

Takster og takstprincipper for anvendelse af selskabets flyvepladser skal i medfør af § 9, stk. 2, fastsættes på grundlag af Mittarfeqarfiit A/S' samlede virksomhed og i overensstemmelse med principperne i § 3, stk. 2, og § 8, stk. 1.

Taksterne skal således fastsættes med afsæt i Mittarfeqarfiit A/S' samlede virksomhed, på forretningsmæssigt grundlag og i henhold til vedtægterne for selskabet.

Mittarfeqarfiit A/S skal som udgangspunkt fastsætte takster og takstprincipper på markedsmæssige vilkår. Det forventes, at takster og takstprincipper fastsættes således, at selskabet kan overholde sine samlede forpligtelser. Taksterne vil dog tillige være fastsat under hensyn til de serviceaftaler, der indgås med Naalakkersuisut, jf. forslaget § 10.

Taksterne kan fastsættes for hvert enkelt forretningsområde. Taksterne for de enkelte forretningsområder skal sammensættes således, at Mittarfeqarfiit A/S' samlede virksomhed drives på forretningsmæssigt grundlag.

Det følger af den foreslåede § 9, stk. 3, at Mittarfeqarfiit skal udarbejde et internt regnskab og budget for hver enkelt flyveplads efter almindelige regnskabsmæssige principper, og at det interne regnskab og budget skal omfatte sædvanlig drift samt vedligeholdelse og investeringer, som er nødvendige for at holde de enkelte flyvepladser i lovlig og operationel stand.

Bestemmelsen forpligter Mittarfeqarfiit A/S til at udarbejde internt regnskab og budget for hver enkelt flyveplads, hvilket skal sikre, at der gives et retvisende billede af indtægter og udgifter for hver enkelt flyveplads. Regnskabet og budgettet har til formål at muliggøre, at der løbende kan træffes de fornødne dispositioner for at holde hver enkelt flyveplads lovlig og operationel. Med »lovlig og operationel« forstås i en stand, der muliggør, at godkendelser fra Trafikstyrelsen af den enkelte flyveplads kan opretholdes.

Det interne regnskab og budget vil danne grundlag for Mittarfeqarfiit A/S' forslag til takster og takstprincipper. Det interne regnskab og budget vil tillige indgå i Naalakkersuisuts behandling og godkendelse af forslag til takster og takstprincipper.

Det følger af den foreslåede § 9, stk. 4, at starttakster, passagertakster, securitytakster, opholdstakster og åbningstakster og ændringer heri samt principper for rabatordninger og fritagelser

skal godkendes af Naalakkersuisut, og at Mittarfeqarfiit A/S i den forbindelse skal meddele Naalakkersuisut alle oplysninger, som Naalakkersuisut anser for nødvendige i forbindelse med godkendelse af takster og takstprincipper.

Et luftfartøjs brug af den enkelte flyveplads indebærer åbning af flyvepladsen, start/afgang, antal passagerer på de enkelte luftfartøjer, parkering af fly og helikoptere på de enkelte flyvepladser, samt security. Taksterne betales af brugerne af den enkelte flyveplads (typisk luftfartsselskaber).

Takster og takstprincipper for Mittarfeqarfiit A/S' flyvepladser skal således godkendes af Naalakkersuisut.

Bestemmelsen omfatter alene starttakster, passagertakster, securitytakster, opholdstakster og åbningstakster, samt principper for rabatordninger (reduceret takst) og fritagelser. Opregningen er udtømmende. Mittarfeqarfiit A/S kan således som led i fastsættelse af takstregulativ medtage bestemmelse om rabatter på og fritagelser fra de godkendte takster. Derimod omfatter bestemmelsen ikke takstfastsættelse for Mittarfeqarfiit A/S' øvrige virksomhed, såsom takster for tjenesteydelser og groundhandling. De udvalgte taksttyper relaterer sig til Mittarfeqarfiit A/S' koncessionerede virksomhed, som gives i henhold til luftfartslovens §§ 55 stk. 2 og 60. Taksttyperne omfattet af § 9, stk. 4 følger hidtidig praksis på området.

Godkendelse skal ske inden for rammerne af nærværende forslag. Naalakkersuisut kan dermed ikke nægte godkendelse af takster eller takstprincipper, der er i overensstemmelse med forslaget § 3, stk. 2, og § 8, stk. 1. Naalakkersuisut kan ikke pålægge Mittarfeqarfiit A/S at vedtage takster eller takstprincipper, som har til formål eller følge at varetage andre end selskabets interesser, jf. dog den foreslåede § 9, stk. 5.

I forbindelse med godkendelsen skal Mittarfeqarfiit A/S give Naalakkersuisut alle de oplysninger, som Naalakkersuisut anser for nødvendige for at kunne godkende de af Mittarfeqarfiit A/S fastsatte takster og takstprincipper. Dette kan bl.a. være i form af regnskaber og budgetter for de enkelte flyvepladser.

Bestemmelsen indebærer, at takster og takstprincipper ikke er reguleret af § 8 i Landstingslov nr. 12 af 5. december 2008 om flyvepladser, men fastsættes særskilt for Mittarfeqarfiit A/S' flyvepladser.

Med § 9, stk. 5, vil Naalakkersuisut kunne stille krav om ændring af takster der er omfattet af forslaget § 9, stk. 4.

Bestemmelsen omfatter alene starttakster, passagertakster, securitytakster, opholdstakster og åbningstakster, samt principper for rabatordninger (reduceret takst) og fritagelser. Derimod omfatter

bestemmelsen ikke takstfastsættelse for Mittarfeqarfiit A/S' øvrige virksomhed, såsom takster for tjenesteydelser og groundhandling.

Hvis der er politisk ønske om at etablere eller opretholde en takststruktur, der ikke er forretningsmæssig, er det forudsat, at det reguleres via serviceaftale, jf. principperne i forslaget § 3, stk. 2, § 8, stk. 1, og § 9, stk. 1 og 2, således at Mittarfeqarfiit A/S kompenseres for indtægtstab gennem Grønlands Selvstyres betaling til selskabet.

Med den foreslåede § 9, stk. 6, undtages visse takstændringer fra kravet om, at Naalakkersuisut skal godkende taksterne og mulighed for at stille krav om ændring af taksterne, hvis disse ændringer relaterer sig til ændringer i offentlige afgifter, skatter og gebyrer. Bestemmelsen sikrer endvidere, at taksterne årligt kan reguleres efter det grønlandske forbrugerprisindeks uden forelæggelse for Naalakkersuisut.

Til § 10

Med den foreslåede § 10, stk. 1, kan Naalakkersuisut forpligte Mittarfeqarfiit A/S til at opretholde driften på selskabets flyvepladser mod indgåelse af serviceaftaler med drift, vedligeholdelse af og investering i de pågældende flyvepladser. Serviceaftalerne indgås på forretningsmæssige vilkår.

Hovedparten af flyvepladser, der indskydes i Mittarfeqarfiit A/S, har gennem en årrække været drevet med underskud. Indtægterne har ikke kunnet dække omkostningerne forbundet med drift, vedligeholdelse og sikring af, at flyvepladserne bibeholdes i lovlig og operationel stand.

Underskuddet har været finansieret gennem overskuddet på drift af lufthavene i blandt andre Kangerlussuaq og Nuuk. Herudover er der på finansloven bevilget anlægsmidler til investeringer i den nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiit. Endvidere har Mittarfeqarfiit en trækingsret i Landskassen, som mere eller mindre har været udnyttet afhængigt af udsving i virksomhedens indtægter.

Mittarfeqarfiit A/S skal drives på forretningsmæssigt grundlag, jf. den foreslåede § 3, stk. 2. Dette indebærer, at driften og vedligeholdelsen af en række flyvepladser ikke vil kunne opretholdes, da der ikke er kommercielt grundlag for at holde flyvepladserne åbne. Der etableres med denne bestemmelse hjemmel til, at Naalakkersuisut kan forpligte Mittarfeqarfiit A/S til at opretholde driften på flyvepladser ved indgåelse af servicekontrakter. Servicekontrakten kan omfatte drift med heraf følgende behov for vedligeholdelse af og investering i de tilhørende flyvepladser. Dette gøres da de underskudsgivende flyvepladser udgør væsentlige samfundsmæssige infrastrukturanlæg. Serviceaftalerne indgås på forretningsmæssige vilkår.

Serviceaftalerne mellem Mittarfeqarfiit A/S og Naalakkersuisut skal afstemmes med de øvrige serviceaftaler, der indgås mellem Naalakkersuisut og trafikoperatører i henhold til hovedkonto 72.20.05 Tilskud til passagerbefordring, således at serviceaftalerne med Mittarfeqarfiit A/S understøtter den samlede trafikstruktur.

Med den foreslåede § 10, stk. 2, kan serviceaftalerne indgås for en flerårig periode og skal sikre, at selskabets flyvepladser til enhver tid kan indgå i og understøtte den samlede trafikale infrastruktur, herunder serviceaftaler indgået mellem Naalakkersuisut og virksomheder om udførelse af offentlig transport af personer og gods.

»Flerårig periode« skal i denne kontekst forstås som, at serviceaftaler mellem Mittarfeqarfiit A/S og Naalakkersuisut kan indgås for den tidsperiode, som parterne aftaler, og som Naalakkersuisut har bevillingsmæssig dækning for på finansloven. Varigheden af servicekontrakter kan ligeledes variere, alt efter bl.a. den forventede passagerudvikling på den enkelte flyveplads.

Det følger afslutningsvis af den foreslåede § 10, stk. 3, at serviceaftalerne indgås på grundlag af flerårigt budget for hver enkelt flyveplads, der omfatter drift, vedligeholdelse og investeringer, og at flerårigt budget udarbejdes for serviceaftalens løbetid.

Til § 11

Med den foreslåede § 11, kan Naalakkersuisut forpligte Mittarfeqarfiit A/S til at indgå aftaler på forretningsmæssige vilkår om særlige investeringsbehov og finansiering heraf til investering i selskabets flyvepladser m.v. Vilkårene for serviceaftaler i § 10, stk. 2 og 3, finder tilsvarende anvendelse for aftaler omfattet af denne bestemmelse.

Bestemmelsen tager bl.a. sigte på det renoveringsefterslæb, der er på de bestående flyvepladser mv. der indskydes i Mittarfeqarfiit A/S.

I årsrapport 2020 for den nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiit er om renoveringsefterslæbet anført følgende:

»Det beregnede vedligeholdelsefterslæb udgjorde 1.044,7 mio. kr. pr. 31.12 2020. Vedligeholdelsefterslæbet er opgjort teoretisk i forhold til forskel mellem afskrivninger og reinvesteringer i de enkelte år. Det vil sige, at der ikke er tale om et faktisk investeringsbehov, der forfalder til betaling på et givent tidspunkt, eller at lufthavnene ikke er sikkerhedsmæssigt forsvarligt vedligeholdt, da nødvendige investeringer altid prioriteres og finansieres via anlægsinvesteringer.

Anlægsinvesteringerne skal bidrage til opretholdelse af den nødvendige standard af lufthavnenes faciliteter og materiel. Men da de årlige afskrivninger, som er udtryk for det reinvesteringsbehov, der er nødvendigt for at opretholde samme standard af lufthavnenes faciliteter og materiel, er væsentligt større end anlægsinvesteringerne, er der tale om en reel nedslidning af lufthavnenes faciliteter og materiel. Dette er for Mittarfeqarfiit en væsentlig langsigtet udfordring.«

Bestemmelsen giver mulighed for, at selskabet kan optage længerevarende lån til finansiering af et med Naalakkersuisut nærmere aftalt renoveringsefterslæb.

»Særlige investeringsbehov« skal dermed forstås som at være rettet mod det renoveringsefterslæb, der er på de flyvepladser, der indskydes i Mittarfeqarfiit A/S. Det kan dog endvidere også omfatte større investeringsbehov, der ikke omfattes af de servicekontrakter, der indgås i medfør af § 10.

Låntagningen kan ske både via finansloven og ved ekstern finansiering.

Bestemmelsen muliggør endvidere, at Naalakkersuisut kan indgå en aftale med Mittarfeqarfiit A/S om hel eller delvis dækning af ydelser i form af f.eks. renter og afdrag på låntagningen til de aftalte særlige investeringsbehov.

Vilkårene for serviceaftaler i § 10, stk. 2 og 3, finder i den forbindelse anvendelse, hvormed disse aftaler kan indgås for en flerårig periode og på grundlag af et flerårigt budget for hver enkelt flyveplads.

Til § 12

Med den foreslåede § 12 skal Mittarfeqarfiit A/S på begæring fra Naalakkersuisut fremsende statistiske oplysninger og lignende om de i medfør af § 2 indskudte dele.

De flyvepladser, der indskydes i Mittarfeqarfiit A/S, anses for at være væsentlige samfundsmæssige infrastrukturanlæg. Varetagelse af Naalakkersuisuts departementale funktioner, herunder indgåelse af serviceaftaler, forudsætter et detaljeret datagrundlag. Naalakkersuisut vil derfor som hidtil have behov for indgående kendskab til aktiviteterne på de enkelte flyvepladser.

Naalakkersuisut kan derfor pålægge Mittarfeqarfiit A/S at fremsende oplysninger om f.eks. antallet og sæsonfordelingen af antal start og landinger, antallet af rejsende til og fra de enkelte flyvepladser og sæsonfordelingen heraf. Bestemmelsen omfatter tillige budget- og regnskabsmæssige oplysninger. Opregningen er ikke udtømmende. Fremsendelse sker til ressortdepartementet for infrastruktur.

Det forventes, at det i serviceaftaler mellem Naalakkersuisut og Mittarfeqarfiit A/S, jf. den foreslåede § 10, specificeres nærmere, hvilke oplysninger der skal indsendes, hvor ofte og i hvilken form.

Til § 13

Med den foreslåede § 13 vil medarbejdere, der er ansat i de dele af Mittarfeqarfiit, der indskydes i Mittarfeqarfiit A/S i medfør af § 2, overgå til ansættelse i Mittarfeqarfiit A/S, og landstingslov om arbejdstageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelser vil finde anvendelse.

De medarbejdere, der er tilknyttet aktiver og aktiviteter, der indskydes i Mittarfeqarfiit A/S overgår til ansættelse i selskabet. Medarbejderne vil være omfattet af Landstingsforordning om arbejdstageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse. Medarbejdernes ansættelsesvilkår fortsætter således som udgangspunkt ved indskuddet af Mittarfeqarfiit i Mittarfeqarfiit A/S. Mittarfeqarfiit A/S vil samtidigt have rum for dynamisk tilpasning af driften af virksomheden bl.a. med henblik på, at synergieffekterne mellem Mittarfeqarfiit A/S og Kalaallit Airports A/S udnyttes bedst muligt.

Der er ikke ansat medarbejdere på tjenestemandsvilkår i den nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiit. Alle medarbejdere i Mittarfeqarfiit er ansat på overenskomstvilkår.

Til § 14

Det følger af den foreslåede § 14, at dokumenter, udskrifter og attester m.v., som udfærdiges i forbindelse med indskud af flyvepladser, tilhørende tårne, terminaler, værksteds- og kontorejendomme, hangarer mv., tilhørende vejanlæg og arealrettigheder samt driftsmateriel og løsøre, der indgår i drift af de enkelte flyvepladser, fritages for stempelafgift til det offentlige.

Mittarfeqarfiit A/S vil, gennem Kalaallit Airports Holding A/S, være ejet af Grønlands Selvstyre. Det anses ikke for formålstjenstligt at lægge yderligere pres på selskabets likvide beredskab ved krav om betaling af stempelafgift på overdragelse af diverse aktiver fra Mittarfeqarfiit til Mittarfeqarfiit A/S.

Til § 15

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter dens kundgørelse.

Det forudsættes, at Naalakkersuisut herefter vil foretage de nødvendige skridt for stiftelsen af Mittarfeqarfiit A/S med henblik på indskud af aktiver og aktiviteter fra den nettostyrede virksomhed Mittarfeqarfiit. Stiftelsen af Mittarfeqarfiit A/S forventes at kunne ske primo 2023.

Bilag 1 - Høringsnotat

Notat om de indkomne høringsvar vedrørende forslag til Inatsisartutlov om Mittarfeqarfiit A/S

Departementet for Boliger og Infrastruktur har i perioden fra den 15. december 2021 til den 17. januar 2022 haft forslaget i høring på Naalakkersuisuts høringsportal www.naalakkersuisut.gl. Forslaget har endvidere været til høring hos følgende myndigheder, organisationer og virksomheder:

Formandens Departement, Departementet for Udenrigsanliggender, Departementet for Finanser og Ligestilling, Departementet for Råstoffer og Justitsområdet, Departementet for Erhverv og Handel, Departementet for Fiskeri og Fangst, Departementet for Sociale Anliggender, Arbejdsmarked og Indenrigsanliggender, Departementet for Uddannelse, Kultur, Idræt og Kirke, Departementet for Sundhed, Departementet for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø, Departementet for Børn, Unge og Familier, Mittarfeqarfiit, Kalaallit Airports Holding A/S, Avannaata Kommunia, Kommune Qeqertalik, Qeqqata Kommunia, Kommuneqarfik Sermersooq, Kommune Kujalleq, SIK (Sulinermik Inuussutissarsiuteqartut Kattuffiat), Grønlands Erhverv (GE), Nukissiorfiit, Royal Arctic Line A/S, Sikuki Nuuk Harbour A/S, Tusass A/S, Air Greenland A/S, KNI A/S, Asiaq, Grønlandsbanken A/S, BankNordik, Deloitte Nuuk, Visit Greenland, Trafikstyrelsen, Grønlands Politi, Arktisk Kommando og Naviair.

1. Følgende myndigheder, organisationer og virksomheder har haft bemærkninger til forslaget: Departementet for Finanser og Ligestilling, Departementet for Råstoffer og Justitsområdet, Grønlands Erhverv (GE), Naviair, Kalaallit Airports Holding A/S, Trafikstyrelsen og Qeqqata Kommunia.

2. Følgende myndigheder, organisationer og virksomheder har ikke haft bemærkninger til forslaget: Arktisk Kommando, BankNordik, Departementet for Børn, Unge og Familier, Departementet for Fiskeri og Fangst, og Grønlands Politi.

3. Følgende myndigheder, organisationer og virksomheder har ikke afgivet høringsvar til forslaget: Formandens Departement, Departementet for Udenrigsanliggender, Departementet for Erhverv og Handel, Departementet for Sociale Anliggender, Arbejdsmarked og Indenrigsanliggender, Departementet for Uddannelse, Kultur, Idræt og Kirke, Departementet for Sundhed, Departementet for Landbrug, Selvforsyning, Energi og Miljø, Mittarfeqarfiit, Avannaata Kommunia, Kommune Qeqertalik, Kommuneqarfik Sermersooq, Kommune Kujalleq, SIK (Sulinermik Inuussutissarsiuteqartut Kattuffiat), Nukissiorfiit, Royal Arctic Line A/S, Sikuki Nuuk Harbour A/S, Tusass A/S, Air Greenland A/S, KNI A/S, Asiaq, Grønlandsbanken A/S, Deloitte Nuuk, Visit Greenland.

Bemærkninger til forslaget

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringssvar og Departementet for Boliger og Infrastrukturs bemærkninger hertil. Høringssvarene er af hensyn til overskueligheden inddelt i følgende emnemæssigt:

1. Begrebsanvendelse i forslaget
2. Indskud af Mittarfeqarfiits aktiver og aktiviteter i aktieselskabet Mittarfeqarfiit A/S med henblik på indlemmelse i Kalaallit Airports-virksomhedsorganisationen
3. Virksomhedsoverdragelse af medarbejdere
4. Ikke-indskudte aktiver og aktiviteter
5. Politisk kontrol med væsentlig samfundsmæssig infrastruktur
6. Investerings- og renoveringsefterslæb
7. Fornyede tekniske godkendelser af flyvepladser, der indskydes i Mittarfeqarfiit A/S
8. Fastsættelse af takster for Mittarfeqarfiits A/S' flyvepladser
9. Servicekontrakter med Mittarfeqarfiit A/S
10. Infrastrukturbidrag
11. Forholdet til budget og regnskabsloven

1. Begrebsanvendelse i forslaget

Naviair bemærker, at der i §§ 5 og 15 nævnes »kontrollårne«. Naviair bemærker i forlængelse heraf, at et kontrollårn er pr. definition et tårn, hvorfra der udøves kontrol, og i Grønland vil denne benævnelse dermed kun omfatte tårnet i Kangerlussuaq. Hvis også »AFIS- tårne« i Grønland ønskes omfattet af bestemmelserne, foreslår Naviair at skrive »tårne« eller »tårnbygninger«.

Departementet for Boliger og Infrastruktur skal hertil bemærke, at lovforslaget er revideret i overensstemmelse med Naviairs forslag, således at der i stedet for »kontrollårne« henvises til »tårne« i lovtæksten.

Høringssvaret har således givet anledning til ændringer i lovforslaget i overensstemmelse med det ovenfor anførte.

2. Indskud af Mittarfeqarfiits aktiver og aktiviteter i aktieselskabet Mittarfeqarfiit A/S med henblik på indlemmelse i Kalaallit Airports-virksomhedsorganisationen

Kalaallit Airports Holding A/S (KAIR) bemærker, at KAIR bakker op om forslaget til omdannelse af Mittarfeqarfiit til et aktieselskab og efterfølgende indlemmelse i Kalaallit Airports koncernen. KAIR bemærker, at sammenlægningen af Mittarfeqarfiit og Kalaallit Airports vil gøre den samlede lufthavnsvirksomhed i Grønland mere effektiv og optimal i forhold til at udnytte potentialet for flytransport internt i Grønland og for udenrigstrafikken. Desuden vil der ifølge KAIR

ske en mere optimal udnyttelse af de faglige kompetencer inden for lufthavnsdrift i Grønland, når de to organisationer ikke skal kæmpe om de samme medarbejdere.

Grønlands Erhverv (GE) bemærker, at det giver mening, at der i Grønland alene skal eksistere ét lufthavnsselskab, og GE forstår manøvren med at omdanne Mittarfeqarfiit til et aktieselskab som et nødvendigt led heri. GE bemærker, at generelt for driften af de grønlandske selskaber, og særligt de nettostyrede virksomheder, mener GE, at disse organisationer bedst er tjent med at være ledet af ansvarligt udpegede bestyrelser, hvilket bl.a. kan opnås med en omdannelse til aktieselskab. Det er derfor positivt, at den fremtidige lufthavnsdrift i Grønland vil være underlagt en struktur, hvor den øverste ledelse er en ansvarlig og professionel bestyrelse.

GE vil i den sammenhæng gerne understrege vigtigheden af en relevant og kompetent bestyrelsessammensætning, særligt når det gælder denne form for virksomhed, hvor sikkerhed, risikostyring og compliance er vigtige faktorer.

Qeqqata Kommunia (QK) bemærker overordnet at være enig i det hensigtsmæssige i at omdanne Mittarfeqarfiit til et offentlig aktieselskab. QK er dog af den opfattelse, at kommunerne bør være medejer af de flyvepladser, der er placeret i de enkelte kommuner. QK finder det ærgerligt, at forslaget om kommunalt ejerskab til trafikinfrastrukturen, der oprindeligt kommer fra Strukturudvalgets betænkning, ikke er behandlet tidligere og ikke heller ikke lader til at have indgået i overvejelserne til nærværende forslag.

QK henviser til, at denne kommunalbestyrelse medio 2018 besluttede at oprette et aktieselskab omfattende trafikinfrastruktur anlæggene i QK. Selskabet skulle ejes af Selvstyret og QK i fællesskab, eller, såfremt Selvstyret ikke ønskede at være medarbejder, af kommunen alene.

QK henviser endvidere til, at Integra Holding på vegne af kommunen har udarbejdet en analyse, der viser, at lufthavne er udviklingsmotor for regioner, og jo tættere ejerne af lufthavnen er på den enkelte lufthavn, jo mere positiv er udviklingen. QK henviser også til, at kommunalt (med)ejerskab er blevet meget almindeligt i f.eks. Danmark.

QK bemærker, at der i Kalaallit Airports International A/S (KAIR int.) er åbnet op for flere offentlige ejere, hvilket gør det naturligt også at overveje, om kommunerne kan indgå i den med forslaget foreslåede aktieselskabsstruktur. QK bemærker i forlængelse heraf, at dette ville betyde, at de tilsigtede stordriftsfordele fortsat kan finde sted, men da med kommunalt medejerskab på eksempelvis 50 %. QK konstaterer, at der synes gode argumenter for kommunalt medejerskab af flyvepladser i Grønland, hvilket en ny lov på området bør åbne op for.

Grønlands Erhverv (GE) bemærker desuden, at Naalakkersuisut bør bestræbe sig på at sidestille selskaberne i koncernen og ikke differentiere i vilkårene selskaberne imellem, uden at dette bundes i strengt nødvendige offentlige hensyn.

Departementet for Finanser og Ligestilling (Finansdepartementet) bemærker, at der i forslaget lægges op til to mulige måder, overdragelsen af aktierne i Mittarfeqarfiit A/S til Kalaallit Airports Holding A/S kan foregå på. Herom skal Naalakkersuisut beslutte, om overdragelse skal ske enten ved aftale eller ved indskud som led i kapitalforhøjelse.

Finansdepartementet savner en belysning af, hvad disse valg konkret indebærer, og dermed hvad er fordelene, og hvad er ulemperne? Finansdepartementet bemærker, at en forklaring af dette vil fremme forståelsen og efterfølgende sikre, at et passende valg træffes på baggrund af grundige overvejelser.

Departementet for Boliger og Infrastruktur skal hertil bemærke, at departementet har noteret sig Qeqqata Kommunias betragtninger for så vidt angår kommunalt ejerskab af lufthavnsinfrastrukturen. Som kommunen selv bemærker, indgår kommunalt ejerskab af Mittarfeqarfiit A/S ikke i nærværende lovforslag, og departementet ser ikke grundlag for at indarbejde dette på nuværende tidspunkt. En af de væsentligste øvelser med lovforslaget omhandler sikringen af, at de eksisterende lufthavne forsat kan opnå en driftstilladelse fra Trafikstyrelsen, samt at det sikres, at der opnås synergier i organisationen under én overordnet samlet organisation. Ejerskabsforholdet er fortsat entydigt Grønlands Selvstyre. Komplexiteten i den omstilling, selskabet skal igennem, har i den sammenhæng første prioritet, og det vurderes af parterne bag arbejdsgruppen, at yderligere ejerskabsspørgsmål bedst håndteres på et senere tidspunkt i en særskilt proces, idet det er væsentligt, at Mittarfeqarfiit A/S og Kalaallit Airports Holding A/S for nuværende kan fokusere på de umiddelbare næste skridt.

For så vidt angår spørgsmålet om enslydende vilkår Kalaallit Airports Holding A/S og Mittarfeqarfiit A/S imellem kan departementet henvise til, at der i relation til lovforslagets bestemmelser er taget højde for dette på en række punkter, således at de lovbestemte vilkår for Kalaallit Airports Holding A/S og Mittarfeqarfiit A/S er enslydende. Der henvises således til bestemmelserne i kapitel 5 i inatsisartutlov nr. 4 af 22. november 2018 om rammebetingelser for anlæg, drift og finansiering af international lufthavn i Nuuk og i Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq.

Departementet vil på baggrund af Finansdepartementets bemærkning i de specielle bemærkninger til den foreslåede § 6 beskrive nærmere, hvad henholdsvis overdragelse ved aftale og overdragelse ved kapitalforhøjelse indebærer.

Høringssvarene har således givet anledning til ændringer i lovforslaget i overensstemmelse med det ovenfor anførte.

3. Virksomhedsoverdragelse af medarbejdere

Departementet for Finanser og Ligestilling (Finansdepartementet) bemærker, at der i forbindelse med videreførelsen af Mittarfeqarfiit i Kalaallit Airports Holding A/S ved uændrede

ansættelser kan resultere i en overkapacitet, da der vil være betydelige synergieffekter mellem de to organisationer. Finansdepartementet bemærker i forbindelse hermed, at der kræves, at der er en tæt og åben dialog mellem selskaberne, og at deres HR-afdelinger bør indgå i en transparent dialog mv. om hvorvidt deres medarbejderstab kan gavne deres enheder ift. den nye virksomhed struktur. Finansdepartementet bemærker, at effektivisering skal have for øje, og synergien skal udnyttes med det formål, at det kommer begge virksomheder til gavn, uden det kommer i strid med den ansattes arbejdsvilkår. Dette kan give anledning til omrokeringer evt. på baggrund af mangel i en enhed/afdeling. Disse og lignende tiltag kan resultere et ændringsbehov i en medarbejders stillingsbetegnelse og dermed også i den pågældende medarbejders kontrakt. Afslutningsvis bemærker Finansdepartementet, at det naturligvis er klart, at de bestående ansættelsesvilkår som udgangspunkt fortsætter efter omdannelsen til aktieselskab, men at der skal være rum for en dynamisk tilpasning til de fremtidige behov.

Departementet for Boliger og Infrastruktur skal hertil bemærke, at departementet er enig i Finansdepartementets betragtninger. Lovforslagets bemærkninger vil på den baggrund blive præciseret, således at det fremgår, at medarbejdernes ansættelsesvilkår som udgangspunkt fortsætter ved indskuddet af Mittarfeqarfiit i Mittarfeqarfiit A/S, men at Mittarfeqarfiit A/S samtidigt vil have rum for dynamisk tilpasning af driften af virksomheden bl.a. med henblik på, at synergieffekterne mellem Mittarfeqarfiit A/S og Kalaallit Airports A/S udnyttes bedst muligt.

Høringssvaret har således givet anledning til ændringer i lovforslaget i overensstemmelse med det ovenfor anførte.

4. Ikke-indskudte aktiver og aktiviteter

Grønlands Erhverv (GE) bemærker, det er et kardinalpunkt, at Mittarfeqarfiit A/S ikke pålægges en drift af aktiviteter, der ikke direkte er relateret til lufthavnsdriften og selskabets formål. Der bør ifølge GE træffes en beslutning omkring hotellerne i Kangerlussuaq og Narsarsuaq inden overdragelsen, både så de ikke ophører i drift og ikke belaster Mittarfeqarfiit A/S uden en relevant servicekontrakt.

Qeqqata Kommunia (QK) bemærker at være meget enig i forslagens bemærkninger til § 7, stk. 1 og 2, om, at energi- og vandforsyningen i Kangerlussuaq skal overdrages til Nukissiorfiit, og at hotel- og overnatningsfaciliteter i Kangerlussuaq bør sælges. QK er meget uenig i, at der med forslagens bemærkninger lægges op til, at hotel- og overnatningsfaciliteter alligevel kan overdrages til Mittarfeqarfiit A/S.

Qeqqata Kommunia (QK) bemærker endvidere, at QK finder det yderst uheldigt, at der med forslagens bemærkninger lægges op til, at Naalakkersuisut kan pålægge QK at overtage renovation og drift af dump i Kangerlussuaq, uden at der findes en samlet løsning på miljøområdet i

Kangerlussuaq. QK oplyser, at Mittarfeqarfiit og Grønlands Selvstyre har misligholdt miljøområdet i Kangerlussuaq siden 1992, og at der bør findes en samlet løsning på denne miljøoprydning, inden renovation og drift af dump overdrages QK. QK bemærker at have foreslået dette adskillige gange, men at Mittarfeqarfiit og Selvstyret ikke har ønsket dette.

Qeqqata Kommunia (QK) bemærker desuden, at det ikke omtales i forslaget, hvorledes de mange boliger og bygninger udlejet af Mittarfeqarfiit til borgere og erhvervsdrivende i Kangerlussuaq skal håndteres. QK anbefaler, at det skal fremgå klart af forslaget, at disse boliger og bygninger ikke placeres i Mittarfeqarfiit A/S, men forbliver i Selvstyreregi. For erhvervsbygningernes vedkommende bør de ifølge QK sælges til lejerne, herunder til Selvstyrets andre aktieselskaber.

Departementet for Finanser og Ligestilling (Finansdepartementet) bemærker, at såfremt forslagets § 7, stk. 3, reelt kun omfatter overdragelse af affaldshåndtering og deponier til kommunerne, kunne selve bestemmelsen med fordel skrives mere præcist, da den nuværende affatning fremstår unødvendigt vag, og gør det nødvendigt at konsultere lovbemærkningerne for at forstå intentionen.

Departementet for Boliger og Infrastruktur skal hertil bemærke, at Naalakkersuisuts bestemmelse om, hvilke aktiver og aktiviteter der skal indskydes, skal ske i overensstemmelse med rammerne i lovforslaget. Det følger således af lovforslaget, at Mittarfeqarfiit A/S' formål skal være at eje og drive flyvepladser i Grønland og hermed beslægtet virksomhed, og de indskudte aktiver og aktiviteter vil dermed skulle være knyttet op på ejerskabet og driften af de flyvepladser, der indskydes i Mittarfeqarfiit A/S. Der kan således ikke indskydes aktiver og aktiviteter, der er helt uafhængige af lufthavnsejerskabet og –driften.

Det, at aktiver og aktiviteter skal være knyttet op på lufthavns- og flyvepladsdrift, bør dog ses i kontekst af de særlige grønlandske infrastrukturforhold. Det kan således være relevant i visse tilfælde at indskyde aktiver eller aktiviteter i Mittarfeqarfiit A/S, der ikke direkte er lufthavnsdrift, men som alligevel relaterer sig til driften af de enkelte lufthavne eller flyvepladser. Dette kunne eksempelvis være drift af mindre hotelvirksomhed, hvis denne hotelvirksomhed er en forudsætning for f.eks. at håndtere passagerer, der strander på den pågældende flyveplads som følge af dårligt vejr, og hvor der ikke er andre overnatningsmuligheder på den pågældende lokation. Her tænkes specifikt på hoteldriften i Qaarsut og Nerlerit Inaat.

For så vidt angår hotellerne i Kangerlussuaq og Narsarsuaq er der ikke endnu taget stilling til, hvorvidt disse hoteller skal indskydes i Mittarfeqarfiit A/S. Departementet har dog noteret sig de i hørings svarene tilkendegivne argumenter for så vidt angår disse hoteller. Der bør i Mittarfeqarfiit A/S ikke indgå opgavevaretagelse, der ikke relaterer sig til at eje og drive flyvepladser og aktiviteter, der måtte være beslægtet eller relateret hertil. Opgaver, der i dag

varetages af Mittarfeqarfiit af eksempelvis historiske årsager, bør omrokers til de myndigheder og virksomheder, der almindeligvis varetager den pågældende type opgaver.

Renovation og spildevandshåndtering bør således overgå til kommunal varetagelse. Det vil dog blive italesat i lovforslaget, at den såkaldte »dump« i Kangerlussuaq ikke vil blive overdraget til kommunen, men derimod forblive som Selvstyrets aktiv.

For så vidt angår boliger og udlejningsejendomme gør bemærkningerne ovenfor sig ligeledes gældende. Det vil således i forslaget blive italesat, at det, at der i Mittarfeqarfiit A/S ikke bør indgå opgavevaretagelse, der ikke relaterer sig til at eje og drive flyvepladser og aktiviteter, der måtte være beslægtet eller relateret hertil, også gør sig gældende i forhold til boliger og udlejningsejendomme. Det kan dog være relevant at indskyde visse boliger i Mittarfeqarfiit A/S, hvis boligerne er til brug for eksempelvis lufthavnschefer eller andet personale, og boligerne således udgør en forudsætning for, at der er mulighed for indlogering af det nødvendige personale til drift af lufthavnen.

Den påtænkte omfordeling af aktiver og aktiviteter i Mittarfeqarfiit er endnu ikke fuldstændigt på plads, og det kan således ske, at der er flere aktiver og aktiviteter der skal overdrages til kommunal varetagelse. På den baggrund bibeholdes den nuværende formulering af den foreslåede § 7, stk. 3.

Høringssvarene har givet anledning til ændringer i lovforslaget i overensstemmelse med det ovenfor anførte.

5. Politisk kontrol med væsentlig samfundsmæssig infrastruktur

Grønlands Erhverv (GE) understreger, at indflydelse i Mittarfeqarfiit A/S alene bør udøves igennem generalforsamlingen, samt evt. i kontraktuelle forhold baseret på PSO (Public Service Obligations - eller servicekontrakter), men alene begrænset til de aktiviteter (dvs. konkrete flyvepladser/helikopterflyvepladser), som er underskudsgivende. Naalakkersuisut skal derfor ifølge GE være indforstået med, at der skal gives en høj grad af autonomi til et A/S.

Grønlands Erhverv (GE) bemærker endvidere, at det ikke synes at være i trit med kutyme og principper, at vedtægterne ikke vedtages af generalforsamlingen, men kræver godkendelse af myndigheden (der refereres ikke til ejer-rollen i denne sammenhæng). Alt imens, der kan være et beskyttelsesværdigt hensyn, så finder GE det problematisk, at der skal politisk godkendelse uden om generalforsamlingen til at træffe beslutninger om selskabets vedtægter. Det ligger ifølge GE i sagens natur, at det kun er selskabets ejer, der kan ændre i vedtægterne, men dette kræver en generalforsamling, og ejeren skal kun kunne udøve sin indflydelse på generalforsamlingen. Ejeren bemærkes af GE for eftertiden at være KAIR Holding A/S, som er 100 % Naalakkersuisut-ejet.

Grønlands Erhverv (GE) bemærker dernæst, at alt imens offentligheden har en interesse i en god planlægning og transparens omkring infrastrukturen, så kan den foreslåede § 10 synes at være i strid med nogle af principperne bag formålet med selskabsdannelsen. Igen må det ifølge GE være bestyrelsen, udpeget af ejeren, der sikrer en forsvarlig drift, relevant risikostyring og ansvarlig investerings- og vedligeholdelsesprofil.

Kalaallit Airports Holding A/S (KAIR) bemærker, at visse af forslagens regler i forhold til Mittarfeqarfiits regnskaber og budgetter, som skal fremsendes til Naalakkersuisut virker meget rigide, set i forhold til at de er lovbestemte. KAIR bemærker, at hvis både Mittarfeqarfiit A/S og Naalakkersuisut ønsker at ændre i disse forhold vil det kræve en lovændring. KAIR henviser til § 9, stk. 3, §§ 10 og 11.

Departementet for Finanser og Ligestilling (Finansdepartementet) bemærker i forhold til Naalakkersuisuts styringsbeføjelser over for Mittarfeqarfiit A/S, at det armslængdeprincip, der gælder i forhold til selvstyrets øvrige aktieselskaber, og som har til formål at sikre, at selskabet har det fornødne handlerum til at agere forretningsbaseret, bør betones.

Finansdepartementet finder, at der i forslagens § 9 er gjort gode bestræbelser på at fremme, at takstgodkendelsen baseres på hensynet til selskabets driftsøkonomi m.v. Bestemmelserne kunne dog med fordel overvejes yderligere udbygget med henblik på at sikre, at afgørelser om takster er en lovbunden afgørelse, der skal ske baseret på hensynet til virksomhedens økonomi, og at afgørelsen derved ikke er en skønsmæssig afgørelse.

Finansdepartementet bemærker, at det er væsentligt, at selskabets indtægter i form af salg m.v. og servicekontraktbetalinger fra landskassen, kan finansiere driften af Mittarfeqarfiit A/S og de nødvendige (re)investeringer i selskabets aktivmasse. Finansdepartementet vil i den forbindelse foreslå, at det overvejes, om den tilsigtede styring på takstområdet med § 9 med fordel kan forbedres med henblik på at fremme den tilstræbte driftsmæssige uafhængighed fra centraladministrationen. Det kan således overvejes i lovtæksten at præcisere, at det til en enhver tid siddende Naalakkersuisut ikke skal godkende Mittarfeqarfiit A/S' ansøgninger om takstændringer, såfremt ansøgningerne er i overensstemmelse med de af Naalakkersuisut godkendte principper for takstfastsættelsen.

Finansdepartementet bemærker endvidere, at det med fordel også kan overvejes, om årlige reguleringer af taksterne, der ligger inden for et relevant indeks, f.eks. satsreguleringsindekset, ikke skal godkendes, men kan gennemføres af selskabet uden godkendelse. Dette, bemærker Finansdepartementet, mindsker dels arbejdsbyrden for selskabet, centraladministrationen og Naalakkersuisut, ligesom det sikrer en løbende tilpasning af taksterne, der tager hensyn til udviklingen i omkostningerne, og samtidigt sikrer at mere væsentlige takstforhøjelser forelægges for Naalakkersuisut.

Som alternativ til godkendelse af takster og priser, kunne det ifølge **Finansdepartementet** endelig med fordel overvejes, om Naalakkersuisut i stedet skal have styrket beføjelser til at føre et mere overordnet økonomisk tilsyn med selskabet og derved sikre, at selskabet løser opgaverne omkostningseffektivt. Det kan f.eks. overvejes, hvorvidt Naalakkersuisut i loven bør bemyndiges til at pålægge selskabet at komme med udgiftsanalyser på et område og at fremlægge effektiviseringsforslag.

Departementet for Boliger og Infrastruktur skal hertil bemærke, at de flyvepladser, der indskydes i Mittarfeqarfiit A/S, er at betragte som væsentlige samfundsmæssige infrastrukturanlæg, og at det er afgørende, at driften af disse anlæg sker med hensyntagen til netop den samfundsmæssige betydning af flyvepladserne.

Henset til flyvepladsernes karakter af væsentlige samfundsmæssige infrastrukturanlæg bør Selvstyret fortsat have en vis grad af politisk kontrol med varetagelsen af disse flyvepladser. Netop af denne årsag er der i lovforslaget indbygget en række kontrolforanstaltninger i relation til driften af Mittarfeqarfiit A/S.

For så vidt angår vedtægterne for Mittarfeqarfiit A/S er disse fundamentet for driften af virksomheden – og dermed driften af flyvepladserne. Der bør på den baggrund også være politisk kontrol med disse vedtægters udformning. Lovforslaget vil på den baggrund ikke blive tilrettet for så vidt angår spørgsmålet om godkendelse af Mittarfeqarfiit A/S' vedtægter.

For så vidt angår den foreslåede bestemmelse om Mittarfeqarfiit A/S' udarbejdelse af et vedligeholdelses- og investeringsbudget for hver enkelt flyveplads for de kommende 10 år udspringer denne bestemmelse af Naalakkersuisuts behov for indgående indsigt i de enkelte flyvepladsers drift og vedligeholdelses- og investeringsbehov for at kunne udforme de relevante servicekontrakter med Mittarfeqarfiit A/S. Departementet har dog som følge af høringssvarene ladet bestemmelsen udgå af selve loven, da en eventuel ændring af bestemmelsen således vil kræve deciderede lovændringer. Det vil dog i bemærkningerne til loven blive beskrevet, at det forudsættes, at denne bestemmelse vil blive indarbejdet i virksomhedens vedtægter. De øvrige bestemmelser, der henvises til i høringssvarene, vil dog henset til ovenstående beskrevne kontrollensyn blive bibeholdt i lovforslaget.

På baggrund af høringssvarene vil armslængdeprincippet blive italesat i lovforslagets bemærkninger.

Henset til at takstfastsættelsen er afgørende for benyttelsen af flyvepladserne, ønsker departementet at fastholde bestemmelsen om, at Naalakkersuisut skal godkende de af Mittarfeqarfiit A/S fastsatte takster. Dog vil lovforslaget blive tilpasset således, at ændringer i offentlige afgifter, skatter og

gebyrer kan påføres taksterne uden Naalakkersuisuts godkendelse, og at taksterne årligt kan reguleres efter det grønlandske forbrugerprisindeks uden forelæggelse for Naalakkersuisut.

Høringssvarene har således givet anledning til ændringer i lovforslaget i overensstemmelse med det ovenfor anførte.

6. Investerings- og renoveringsefterslæb

Grønlands Erhverv (GE) bemærker, at Mittarfeqarfiit i dag har et ikke uvæsentligt investeringsefterslæb, som bør være håndteret inden selskabets overdragelse. Konstruktionen af selskabet bør tage højde herfor.

Departementet for Finanser og Ligestilling (Finansdepartementet) bemærker med henvisning til bl.a. lovforslagets bemærkninger om, at den kommende servicekontrakt vil dække renoveringsefterslæbet på flyvepladserne, at spørgsmålet er, hvor stort det reelle efterslæb er, og over hvor lang en periode dette i praksis søges indhentet over, og de heraf afledte økonomiske konsekvenser. Finansdepartementet spørger dermed til, hvor meget der skal hentes ind ved besparelser i det offentlige rejser (til at medfinansiere servicekontrakten), tilpasninger af takststrukturen (solidaritetsbidrag mv.), effektiviseringer i MIT/KAIR m.v.? Finansdepartementet bemærker at se frem til en fortsat dialog med Departementet for Boliger og Infrastruktur om, hvordan en servicekontrakt kan facilitere driften og finansieringen af de omhandlede områder.

Departementet for Boliger og Infrastruktur skal hertil bemærke, at der med lovforslaget lægges op til, at det omtalte renoveringsefterslæb vil blive håndteret ved indgåelse af serviceaftaler på forretningsmæssige vilkår mellem Mittarfeqarfiit A/S og Naalakkersuisut.

Departementet vil derudover i lovforslaget italesætte, at de økonomiske rammer for serviceaftalerne vil basere sig på en nærmere dialog, der bl.a. inkluderer Finansdepartementet.

Høringssvarene har således givet anledning til ændringer i lovforslaget i overensstemmelse med det ovenfor anførte.

7. Fornyeede tekniske godkendelser af flyvepladser, der indskydes i Mittarfeqarfiit A/S

Trafikstyrelsen henviser til, at det fremgår af forslagets almindelige bemærkninger, at Trafikstyrelsen tidligere har oplyst, at der ikke er behov for nye tekniske godkendelser til de flyvepladser, der indskydes i Mittarfeqarfiit A/S. Trafikstyrelsen gør i den forbindelse opmærksom på, at overdragelse af tidligere meddelte godkendelser mv. relateret til koncessionshaver til et nystiftet aktieselskab, formelt set anses for en ændring, idet koncessionshaver ikke er den samme, som oprindeligt søgte og fik koncessionen.

Trafikstyrelsen bemærker herefter, at en sådan ændring skal meddeles til og godkendes af Trafikstyrelsen, jf. luftfartslovens § 60, stk. 1, 2. pkt. Den kommende koncessionshaver skal inden overdragelsen finder sted, have modtaget Trafikstyrelsens tekniske godkendelse.

Trafikstyrelsen oplyser, at den kommende koncessionshaver til brug for godkendelsen skal sende en formel ansøgning om ny koncession sammen med en kort redegørelse for baggrunden for ansøgningen. Såfremt forholdene omkring koncessionen, når bortset fra ejerforholdet, i øvrigt videreføres som hidtil, skal dette fremgå af redegørelsen. Den kommende koncessionshaver skal endvidere erklære over for Trafikstyrelsen, at den kommende koncessionshaver indtræder i alle den tidligere koncessionshavers forpligtelser i relation til afgørelser (godkendelser, dispensationer mv.), som Trafikstyrelsen har truffet over for den hidtidige koncessionshaver.

Trafikstyrelsen oplyser endvidere, at der vil skulle udarbejdes en ny flyvepladshåndbog, som skal godkendes af styrelsen. Der vil forventelig alene være tale om formelle ændringer, fx ændring af koncessionshavers navn. Flyvepladshåndbogen indsendes også sammen med ovennævnte ansøgning. Oplysninger om lufthavnens organisation indsendes ligeledes sammen med ovennævnte ansøgning (oplysninger om flyvepladschef, kvalitetschef mv). Såfremt disse oplysninger allerede fremgår af flyvepladshåndbogen, er det ikke nødvendigt at indsende disse separat.

Tilsvarende bemærker Trafikstyrelsen i høringssvaret, at Trafikstyrelsen skal have meddelelse om ændringen i forhold til securityområdet, herunder i forhold til selskabets securityorganisation og godkendte sikkerhedsplan. Styrelsen forventer, at den kommende koncessionshaver i god tid inden overdragelse kontakter Trafikstyrelsen med henblik på at sikre, at de nødvendige dokumenter kan tilvejebringes i passende tid før overdragelsen.

Departementet for Boliger og Infrastruktur skal hertil bemærke, at lovforslagets almindelige bemærkninger tilrettes i overensstemmelse med styrelsens bemærkninger, således at der fremgår, at Mittarfeqarfiit A/S vil skulle ansøge om de tekniske godkendelser for de flyvepladser, der ændrer ejerskab ved indskud fra Mittarfeqarfiit.

Henset til, at der ikke ændres på flyvepladsernes indretning mv. i forhold til eksisterende godkendelser, forventer Naalakkersuisut ikke, at godkendelsesprocessen giver anledning til udfordringer.

Høringssvaret har således givet anledning til ændringer i lovforslaget i overensstemmelse med det ovenfor anførte.

8. Fastsættelse af takster for Mittarfeqarfiits A/S' flyvepladser

Trafikstyrelsen bemærker, at kompetencen vedrørende takstfastsættelse for benyttelse af flyvepladser i Grønland er overført til Naalakkersuisut (Grønlands Selvstyre) og dermed er uden for Trafikstyrelsens ansvarsområde. Trafikstyrelsen henviser til, at det fremgår af forslaget § 9, stk. 4, at takster og takstprincipper samt ændringer heri skal godkendes af Naalakkersuisut, og at det fremgår af stk. 5, at Naalakkersuisut kan stille krav om ændring af takster eller takstprincipper for en eller flere flyvepladser.

Trafikstyrelsen skal i den forbindelse opfordre til, at ICAO's fire grundlæggende takstprincipper (at taksterne skal være ikke-diskriminerende, omkostningsrelaterede, gennemsigtige, og at der gennemføres konsultationer med brugerne) anvendes ved fastsættelsen af taksterne. Styrelsen bemærker hertil, at § 9, stk. 5, netop giver mulighed for, at Naalakkersuisut kan gøre dette, da det er Naalakkersuisut, som fastsætter takstprincipperne.

Trafikstyrelsen henviser endvidere til, at det fremgår af forslaget, at visse flyvepladser forventes at være overskudsgivende, samt at disse skal drives på forretningsmæssige vilkår. Styrelsen konstaterer, at dette er i overensstemmelse med ICAO's principper, så længe der er tale om et rimeligt afkast.

Departementet for Boliger og Infrastruktur skal hertil bemærke, at det følger af forslaget, at det er Mittarfeqarfiit A/S, der fastsætter taksterne for anvendelse af selskabets flyvepladser, og at disse fastsættes på grundlag af Mittarfeqarfiit A/S' samlede virksomhed og i overensstemmelse med de øvrige principper for virksomhedens drift.

Det kan bekræftes, at Naalakkersuisut med forslaget foreslås at skulle godkende Mittarfeqarfiit A/S' takster og takstprincipper.

Herudover har Departementet for Boliger og Infrastruktur noteret sig Trafikstyrelsens bemærkninger.

Høringssvaret har således ikke givet anledning til ændringer i lovforslaget.

9. Servicekontrakter med Mittarfeqarfiit A/S

Departementet for Finanser og Ligestilling (Finansdepartementet) bemærker med henvisning til relevante passager i høringsudkastet til lovforslaget, at det synes lidt uafklaret, hvilke målsætninger og behov en servicekontrakt forventes at skulle opfylde. Finansdepartementet foreslår i den henseende en tættere dialog med det forespørgende departement. I forhold til de økonomiske rammer for servicekontrakterne bemærker Finansdepartementet, at det må være det reelle nettobehov for finansiering fra landskassen, som er omdrejningspunktet for servicekontrakterne, idet en servicekontrakt ikke må medføre et incitament til, at mulige strukturelle og organisatoriske gevinster ikke søges indhentet.

Departementet for Boliger og Infrastruktur skal hertil bemærke, at det på baggrund af Finansdepartementets høringssvar vil blive italesat i lovforslaget, at den nærmere udformning af servicekontrakterne med Mittarfeqarfiit A/S vil blive fastlagt i et samarbejde mellem Departementet for Boliger og Infrastruktur, Departementet for Finanser og Ligestilling og Mittarfeqarfiit A/S.

Høringssvaret har således givet anledning til ændringer i lovforslaget i overensstemmelse med det ovenfor anførte.

10. Infrastrukturbidrag

Grønlands Erhverv (GE) bemærker, at der i lovforslaget omtales et »solidarisk infrastrukturbidrag«, og at GE ikke kan tilslutte sig flere afgifter, der slører omkostningsbilledet for forbrugeren.

GE henviser til, at der i Royal Arctic Line A/S anvendes eksempelvis et investeringsbidrag, som er en øget omkostning for kunden, men medvirker til, at man misvisende kan kommunikere, at der ikke er sket ændringer ved fragtraten i lang tid.

GE bemærker, at luftfarten i modsætning til skibsfarten er underlagt konkurrence, og selv mindre afgifter og omkostningsstigninger påvirker efterspørgslen. GE anfører, at en fremtidig model som den foreslåede derfor må have som erklæret mål at fremstå konkurrencedygtigt, og isolere PSO forpligtelser.

Departementet for Råstoffer og Justitsområdet bemærker, at det bør overvejes, om der skal udarbejdes en samfundsøkonomisk analyse af det i høringsforslaget omtalte solidariske infrastrukturbidrag, der kan pålægges alle flyrejsende som solidarisk bidragende til de kommende servicekontrakter med Mittarfeqarfiit, så man politisk kan argumentere for og imod forskellige prismodeller.

Departementet for Boliger og Infrastruktur skal hertil bemærke, at departementet for så vidt angår spørgsmålet om en samfundsøkonomisk analyse har i sinde at udarbejde en udvidet budgetøkonomisk analyse. Herudover har departementet noteret sig de af Grønlands Erhverv fremførte synspunkter.

Mittarfeqarfiit mister en betydelig indtægt, når de nye lufthavne åbner. Det skyldes, at en betydelig andel af atlanttrafikken i fremtiden vil flytte fra Mittarfeqarfiits lufthavn i Kangerlussuaq til Kalaallit Airports nye lufthavne i Nuuk og Ilulissat. Den mistede indtægt i Mittarfeqarfiit forventes i det store hele at blive dækket af de væsentlige besparelser i det offentlige, som følge af den nye lufthavnsstruktur, jf. lovens bemærkninger om budgetøkonomi.

En betydelig andel af Mittarfeqarfiits lufthavne og helikopterflyvepladser vil over de kommende år skulle renoveres. Eksempelvis vil man over de kommende år skulle foretage betydelige reinvesteringer i de regionale lufthavne fra 1990'erne, der nærmer sig slutningen på den tekniske levetid på sådanne anlæg.

Uanset om Mittarfeqarfiit er en nettostyret virksomhed som i dag eller et aktieselskab, som der i lovforslaget lægges op til, vil der over de kommende år skulle prioriteres betydelige midler til at foretage disse reinvesteringer i lufthavne og helikopterflyvepladser.

Såfremt Mittarfeqarfiit omdannes til og videreføres i et aktieselskab, giver det lejlighed til at strukturere og håndtere reinvesteringsefterslæbet i de gamle lufthavne på den bedst mulige måde under vejledning af en professionel bestyrelse. For at skabe et godt udgangspunkt for de nødvendige reinvesteringer i de regionale lufthavne skal der findes midler hertil.

Bemærkningerne i lovforslaget, som har været i høring, berører det forhold, at der er flere redskaber, der kan tages i brug for at løse denne udfordring. En måde at fremskaffe disse midler på kan eksempelvis være gennem opkrævning af en afgift, der pålægges alle passagerer solidarisk - og dermed ikke kun brugerne af de enkelte regionale lufthavne. Derfor undersøger Naalakkarsuisut aktuelt fordele og ulemper ved en sådan afgift, så en eventuel beslutning herom kan træffes på et oplyst grundlag.

Det skal yderligere bemærkes, at der i dag med den solidariske takststruktur, er et skjult infrastrukturbidrag fra de overskudsgivende lufthavne til de underskudsgivende lufthavne. Dertil betaler Mittarfeqarfiit i dag 4,9 mio. kr. årligt til Landskassen, hvilket også kan sidestilles som en skjult afgift.

Høringssvaret har således ikke givet anledning til ændringer i lovforslaget.

11. Forholdet til budget og regnskabsloven

Departementet for Finanser og Ligestilling (Finansdepartementet) bemærker, at budget og regnskabsloven (BRL) ikke finder anvendelse på selskaber ejet af selvstyret m.v. Selskabets lånoptagelser m.v. er således ikke underlagt de begrænsninger, som følger af BRL § 6.

Finansdepartementet bemærker, at Naalakkarsuisuts afgivelse af løfter til tredjemand, f.eks. kaution, i forbindelse med at selskabet optager lån, vil være omfattet af BRL § 6. Derimod vil Naalakkarsuisut- og/eller Inatsisartut-beslutninger om at forhøje betalingerne for en servicekontrakt falde uden for BRL § 6. Det gælder også tilfælde, hvor forhøjelsen har til hensigt at udligne merudgifter forbundet med selskabets optagelse af lån m.v. fra tredjemand.

Det afgørende er således, om Naalakkersuisut afgiver et løfte til tredjemand. Er det ikke tilfældet, er der ikke tale om en garanti omfattet af § 6.

Det er desuden Finansdepartementets opfattelse, at såfremt reglerne i BRL § 6 måtte give anledning til egentlige uhensigtsmæssigheder, bør disse løses ved en ændring af BRL § 6 fremfor ved undtagelser i anden lovgivning.

Finansdepartementet finder på den baggrund, at § 12, stk. 2, bør udgå af forslaget.

Departementet for Boliger og Infrastruktur skal hertil bemærke, at departementet i overensstemmelse med Finansdepartementets vurdering har ladet § 12, stk. 2, udgå af lovforslaget.

Høringssvaret har således givet anledning til ændringer i lovforslaget i overensstemmelse med det ovenfor anførte.