



Naalakkersuisoq for Boliger og Infrastruktur

Dato: 1. december 2020

J.nr.: 01.31.06/20-00905

Indgåelse af nye servicekontrakter for passagerbefordring. – Sag nr. 01.31.06/20 – 00905. **FORTROLIGT.**

”Naalakkersuisut **indstiller:**

- at Finans- og Skatteudvalget godkender hoslagte udkast til kontrakter med Air Greenland A/S, Disko Line A/S, Norlandair og Arctic Umiaq Line A/S om befordring af passagerer, post og fragt,
- at Finans- og Skatteudvalget godkender vedlagte tekstanmærkning (Bilag 1) til hovedkonto 72.20.05 Tilskud til passagerbefordring.”

Finans- og Skatteudvalgets bemærkninger og spørgsmål:

Grundet sagens hastende karakter meddelte udvalget i sin skrivelse af 6. november, at udvalgets flertalsafgørelse, ville blive efterfulgt af endnu skrivelse indeholdende en mindretalsudtalelse. Et mindretal i udvalget bestående af repræsentanterne for Inuit Ataqatigiit og Partii Naleraq skal hermed meddele følgende mindretalsudtalelse:

”Mindretallet afviser indstillingen

Vi lever i et vidtstrakt land, som forpligter os at sikre befolkningen tilbydes gode, sammenhængende sikker og tidssvarende trafikstruktur. For vi taler om mennesker, vi skal realisere deres ønsker og til en pris befolkningen kan betale.

Mindretallet i udvalget har fra starten af arbejdet for at indgå i et trafik forlig på dette grundlag. Samt at processen skulle bunde i en transparent udbud, som skaber os mulighed for at vælge befolkningen får muligheden for, at rejse billigere, tidssvarende og under bedre forhold.

For her snakker vi om udgifter på servicekontrakter på mindst 1,75 mia. kr. og som allerede nu har indikationer på, at kunne blive langt dyrere. En økonomisk ramme fastsat ved finansloven som Naalakkersuisut allerede nu har overskredet.

Vi har villet finde løsninger på de forhindringer og ulemper, som de kommende aftaler og forhandlinger vil indeholde. Ikke mindst ved, at undgå samme fejltagelser lavet under de foregående servicekontrakter.

Disse var der samling om i Finansudvalget frem til 27.februar 2020, hvor vi kunne konstatere, at koalitionen fra det tidspunkt ikke vil have, en transparent udbudsproces, som ellers ville have givet os muligheden for, at vælge den bedste og mest fordelagtige trafikløsning for befolkningen. Med de aftaler der indgås nu, har vi ingen vished om, samfundet får den bedste løsning. Og koalitionen har valgt status quo.

Der har ellers været bred enighed om, at man ville stile efter et bredt forlig, når realforhandlingerne var færdige og man skulle have god tid til det. Dette er også i tråd med det daværende Finansudvalgs krav efter de stærkt kritiserede aftaler, der nu er ved, at udløbe.

Trods disse krav og hensigter har Naalakkersuisut nølet med processen og har givet udvalget ingen tid til mulige brede forligsförhandlinger. Denne sidste øjeblikks arbejde fra Naalakkersuisut, er en tilbagevenden fejl, som det daværende Naalakkersuisut lavede forrige gang og som gav store udfordringer den dag i dag. Hvor fejlen om, at man har forhandlet på det valgte operatørers præmisser igen skinner igennem, i stedet for borgernes og samfundets ønsker.

Uopsigelige aftaler begrænser

At indgå uopsigelige aftaler der skal spænde over mindst 3 valgår, uden der er indgået brede forlig, er en spændetrøje for landets udvikling. Dette blev bedst illustreret med aftalerne i 2016, som der ved valget i 2018 blev lovet afskaffet.

Inuit Ataatigiit samt Partii Naleraq kan ikke bakke op om aftalerne, der med deres uopsigelighed vil begrænse mulighederne for forbedringer, som oppositionen efterlyser. Man binder sig til nogle få potentielt gode ting, der primært tilgodeser enkelte operatører, med store negative følger for befolkningen. Ikke kun beforderingsmæssigt men også økonomisk over Finanslovene de næste år.

Uopsigelighed kan have fordele, dette er både Inuit Ataatigiit og Partii Naleraq enige i. Dette bør dog have udgangspunkt i bred enighed og med landets såvel som den enkelte borgers deltagelse i udvikling samt velstand.

Efter de sidste kontrakter der mødte bred folkelig modstand, og som har forværret befolkningens vilkår betragteligt samt kostet landskassen anseelig ekstraregninger år efter år, blev der lovet man ikke ville haste servicekontrakter igennem igen. Derimod skulle de forberedes i god tid i forvejen, og sikre en god dialog så befolkningen også var klar over hvad der venter dem.

Disse uopsigelige aftaler begrænser, fordi de igen mangler dialog og forståelse for befolkningens vilkår i servicekontrakt områderne, samt man til stadighed fastholder en teknisk løsning der afvikler i stedet for at udvikle områderne der betjenes.

Uopsigeligheden skaber dermed ikke tryghed for befolkningen men udelukkende for operatørerne.

For at undgå påstande om kontrakternes indhold, er det for Inuit Ataatigiit og Partii Naleraq underordnet hvem der offentliggør kontrakterne, så længe man ikke påraber fortrolighed ved indgåelse af uopsigelige kontrakter.

Indgåelse af uopsigelige aftaler uden bredt forlig betyder også, at man forsøger at begrænse andre politiske partiers vision for udviklingen i landet. Dette hverken kan eller vil Inuit Ataatigiit og Partii Naleraq acceptere. Dermed må det klare signal til operatørerne være at kontrakterne er uopsigelige for denne koalition, ikke ved skift af regering.

De positive og negative

Inuit Ataatigiit og Partii Naleraq erkender der kan være positive dele af kontrakterne, der dog er afhængige af flere faktorer. Og for at undgå misforståelser, skal her fremhæves nogle positive vilkår samt medaljens bagside ved dem.

Positiv: Nye helikoptere, med bedre komfort og hastighed.

MEN: Som udgangspunkt støtter Inuit Ataatigiit og Partii Naleraq indførelsen af nye helikoptere.

Nye helikoptere i sig selv er dog ikke garanti for forbedring. De ønskede helikoptere indføres da heller ikke fra årsskiftet men tidligst 3. kvartal 2021.

Hertil kan det ikke undgås at bemærke, at Air Greenland igen fremhæver disse helikoptere skal baseres på VFR-NAT godkendelse, og at dette mildest talt er i strid med udviklingen i andre lande og lovgivningen understreges med dette citat fra kontrakten:

”For Operatøren er det bl.a. en forudsætning for indgåelse af Aftalen, at der er mulighed for at flyve mørkeflyvning med én pilot (VFR-NAT Single Pilot). VFR-NAT er i udgangspunktet ikke tilladt i Grønland (BL 7.1 kapitel 5 stk. 5.1)”

Dermed baseres kontrakterne endnu en gang på dispensationer fra Trafikstyrelsen, med samme vilkår som de eksisterende Bell 212.

Dermed kan der heller ikke forventes forbedret regularitet med kontrakterne, og med tanke på hastighedsbegrænsningerne for VFR flyvning, kan der heller ikke forventes den dobbelte hastighed, som Naalakkersuisut har udtalt til udvalget.

Positiv: Skib til 36 passagerer

MEN: Som Naalakkersuisut udtalte til udvalget, så bør man i Sydgrønland være taknemmelig for der inden for 2 år indsættes et skib til 36 passagerer.

Inuit Ataatigiit og Partii Naleraq respekterer fuldt ud hvis borgere i en kommune udelukkende ønsker skibsbetjening, men da dette sker på bekostning af totalt bortfald af helikoptertrafikken i Sydgrønland, betragtes dette ikke som en forbedring. Og vi ved, at Kommune Kujalleq ønsker en to-strengt trafikstruktur. Forholdene for erhvervslivet har siden 2016 vist der ikke sker udvikling, men derimod afvikling af en region hvis det skal baseres på andet en luftfart.

Positiv: Billig fly til Nerlerit Inaat

MEN: Det er på papiret ganske positivt at man har fundet en billig løsning til at servicere Nerlerit Inaat.

Men Inuit Ataatigiit og Partii Naleraq skal klart gøre opmærksom på de problemer befolkningen har haft med den nuværende løsning.

Ikke kun er det meget svært for beboerne at komme til Tasiilaq, men også resten af Grønland generelt. Samtidig er tilskuddet baseret på en rute der om sommeren ofte oplever at turister tager beslag på pladser til de lokale.

Det har været et klart krav at sørge for at forbindelsen er til Kulusuk/Tasiilaq eller anden Grønlandsk by, og ikke Island. Netop for at sikre samhørigheden internt i landet.

At blot give mulighed for at chartre et fly en gang imellem er ikke at sikre dette krav.

Samtidig har Covid-19 pandemien understreget behovet for vores indenrigsruter sikres, også selvom forbindelsen til Island afskæres.

Positiv: Storkundeportal for sundhedsvæsenet, der vil komme i løbet af kontraktperioden.

MEN: Ingen udbud. Der kan skabe dårlig præcedens om, at det offentlige bare kan springe udbudsprocesser over. Endda med servicer eller projekter der er i milliardklassen. Der har ikke været ordentlig tid til, at undersøge om udbudsloven ikke brydes.

Ingen udbud betyder også, at først og fremmest de grønlandske operatører får en kold skulder af Naalakkersuisut, som umiddelbart ikke tror på de grønlandske eller andre operatører, der kunne muligvis være kommet med en mere fordelagtig løsning for samfundet.

Den kolde skulder fra Naalakkersuisut (Siumut, Demokraterne & Nunatta Qitornai) til de grønlandske operatører; både til søs og i lufttrafikken betyder også, at man fratager dem muligheden for, at kunne udvikle sig til gavn for hele det grønlandske samfund. Koalitionspartierne og Naalakkersuisut vælger tilmed på bekostning af de grønlandske operatører, en udenlandsk ejet selskab til kontrakterne, hvor de med aftalen får et 3-cifret millionbeløb.

Langt højere pris skal nu betales af samfundet, men ingen prisreduktion for den menige borger. Dvs. samme prisniveau og endda højere priser nogle steder.

Forskelsbehandling af regionerne.

Genforhandlings mulighederne kan fortolkes.

Ingen trekantsflyvning i østkysten trods borgernes og kommunernes krav.

Ingen kystpassager sejlads til Kangaatsiaq, Qasigiannnguit og Nanortalik, som ellers er evigt lovet af bl.a. Siumut. Tilfældet er også for Uummannaq og Upernavik.

Ingen helikopter efter 2024 i Sydgrønland.

Mange store og nogle afsides liggende bygder får forringet deres frekvensniveau. Fx Kullorsuaq, Ikerasak & Saattut.

Forskelsbehandling

Inuit Ataqatigiit og Partii Naleraq kan se på kontrakterne, at man agter at fastlåse afviklingen af byerne og bygderne i disko ved i modsætning til Sydgrønland kun tilbyde helikopter beflyvning fra januar til april. Dette på trods af man har påstået der skal ske en massiv viderebefordring af passagerer fra den nye lufthavn i Ilulissat, til resten af området.

Man kan ikke acceptere kun at sikre lufttransport i en del af året, især når man alligevel skal betale for helikopteren hel-årligt ligesom i Sydgrønland.

At give private firmaer mulighed for at udbyde transport med både, uden tilskud fra landskassen, bør være en naturlig mulighed. Ikke at låse samfundet fast på en operatør der har fået tilbudt opgaven uden udbud.

Alt det med småt

At man i en servicekontrakt indskriver et lufthavnsprojekt, som allerede nu er udskudt grundet manglende økonomi, vil efter 2024 betyde ingen helikoptertransport og ingen lufthavn i Qaqortoq. Uagtet om lufthavnen bliver bygget eller ej, så er der ikke midler til at fortsætte en helikopterbeflyvning i Sydgrønland med offentlig støtte.

Inuit Ataqatigiit og Partii Naleraq anser det ikke som realistisk at der gennem lovgivning eller via markeds kræfterne kan sikres kommerciel helikopterbeflyvning til Sydgrønland, når det største passagergrundlag bortfalder. I hvert fald ikke til nuværende prisniveau.

I servicekontrakten står der at der skal bygges en overdimensioneret kæmpehangar i Upernavik, der skal kunne rumme 2 store helikoptere, til en overpris på 270.000kr år-

ligt. Dette er ikke i vores øjne at varetage borgernes penge på bedste vis. Vi har indstillet at der bygges en hangar der kan akkommodere en enkelt helikopter ad gangen, og der tages hensyn til den at kunne tage imod en større helikopter.

At kontrakterne ikke er debatteret offentligt i Inatsisartut, betyder det igen er 4 medlemmer af Finansudvalget der skal tage stilling til sagen. Denne manglende gennemsigtighed tages der dog højde for, ved at alle koalitionspartierne har sikret alle deres medlemmer står bag indgåelsen af servicekontrakterne. Lige så tydeligt er Inuit Ataqatigiit og Partii Naleraq nødt til at kunne kommunikere aftalerne ud til deres medlemmer samt resten af oppositionens medlemmer, for at sikre den brede debat der uvilkårligt vil opstå som følge af disse kontrakter.

Fra Inuit Ataqatigiit og Partii Naleraq skal vi klart tilkendegive at ansvaret for indgåelsen af disse servicekontrakter ligger hos koalitionspartierne, men i lige så høj grad hos selskaberne som efter debatten sidste gang kunne bruge uopsigelighed som undskyldning ved klager fra befolkningen.

Mange partier godtog Siumuts indstilling om at lade de nuværende servicekontrakter fortsætte perioden ud, i stedet for at opsige dem før tid, af frygt for et erstatningskrav.

Disse kontrakter kan ikke fortsætte på bekostning af befolkningen i 10 år.

Vi kan se rationale i 10 års aftaler, men så skal aftalerne også laves på bredt politisk fundament. Og ikke mindst bunde i, at lave den bedste aftale for befolkningen, hvor de tilbydes gode, sammenhængende sikker og tidssvarende trafikstruktur. Til en pris befolkningen kan betale.”

Med venlig hilsen



Hermann Berthelsen
Formand for Finans- og Skatteudvalget