



Tillie Martinussen,
Medlem af Inatsisartut

Kopi: Finans- og Skatteudvalget

Svar - § 37 spørgsmål nr. 101-2018 om forskellige forhold i forbindelse med lufthavnspakken.

Brevdato: 15-06-2018
Sags nr. 2018 - 12177
Akt id. 8020671

Du har i medfør af § 37 i Inatsisartuts forretningsorden stillet Naalakkersuisut spørgsmål om forskellige forhold i forbindelse med lufthavnspakken. Spørgsmålet er henvist til besvarelse på mit område.

P. O. Box 1037
3900 Nuuk
Tel. (+299) 34 50 00
Fax (+299) 34 63 50
E-mail: oed@nanoq.gl
www.naalakkersuisut.gl

Jeg skal indledningsvis gøre opmærksom på, at lovforslaget om rammevilkår for anlæg for lufthavne er henvist til behandling i Finans- og Skatteudvalget. Udvalget skal afgive betænkning om forslaget, og det må formodes, at også de af dig rejste spørgsmål vil kunne overlappe dele af udvalgets arbejde. Jeg tillader mig derfor at fremsende en kopi af denne besvarelse til udvalget.

- 1. Findes der en rapport, en analyse eller en beregning med præcise tal på, hvad det vil koste Grønland årligt i renter og afdrag med den planlagte finansiering af de 3 lufthavne?
- I modsat fald, hvad har Naalakkersuisut så regnet sig frem til? Pba. hvilke analyser eller beregninger?**

Svar:

Udgangspunkt for besvarelse af dette og de efterfølgende spørgsmål har været "Samfundsøkonomisk konsekvensvurdering ved udbygning af lufthavne, trin 2" udarbejdet af Deloitte i april 2018 for Departementet for Boliger og Infrastruktur. Besvarelsen er således afgivet under de i rapporten gældende forudsætninger. Såfremt Inatsisartut måtte beslutte sig for en anden lufthavnsstruktur end de i rapporten analyserede vil disse forudsætninger naturligvis kunne ændre sig væsentligt.

Kapitalgrundlaget for lufthavnsprojektet er et indskud på op til 2,1 mia. kr. i Kalaallit Airports A/S (KAIR) i kombination med, at KAIR optager markedsfinansiering for så vidt angår resten af anlægssummen.

Grønlands Selvstyre vil i forbindelse med sit kapitalindskud – og som nævnt ovenfor under de nuværende forudsætninger - ikke have behov for optagelse af lån. Landskassen vil følgelig ikke have hverken renter eller afdrag at betale som følge af kapitalindskuddet.

KAIR har indgået en aftale om finansieringsrådgivning fra Den Danske Bank. Banken har som opgave bredt at afsøge det internationale marked for attraktiv finansiering. Det er forventningen, at der med landskassens stillede garanti kan hjemtages et eller flere lån på attraktive vilkår, men hjemtagelse af det endelige

tilbud vil først ske på et senere tidspunkt, når anlægsprisen for lufthavnene er fuldt ud kendt, hvilket forudsætter et udbud af byggeriet. De forventede udgifter til disse rentebetalinger er indarbejdet i KAIR's budget.

2. Hvilke planer eller beregninger og analyser kan Naalakkersuisut henvise til, som beregner afvigelsesscenarier for indtægtsgrundlagene for finansiering af lufthavns pakken?

2 A) Hvilke alternative finansieringer forestiller Naalakkersuisut sig at skulle finde, hvis ovenstående sker? Øgede afgifter? Øgede skatter? Flere kvoter?

Svar:

I "Samfundsøkonomisk konsekvensvurdering ved udbygning af lufthavne, trin 2" belyser Deloitte disse spørgsmål i kapitlerne 7 og 8. I kapitel 8 gennemføres en række følsomhedsberegninger, dvs. alternative beregninger, hvor de til grund lagte mest sandsynlige antagelser underkastes en art stress-test.

Der er foretaget følsomhedsberegninger på følgende forhold:

- Projektets tidshorison – oprindeligt 25 år, alternativt 30 år
- Passagervækst – oprindeligt 2 % vækst, alternativt 5 % vækst
- Byggeudgifter – plus/minus 30 %
- Udlodning af overskud fra KAIR – plus/minus 30 %
- Tilskudsbehov i MIT – plus/minus 30 %
- Anvendte samfundsøkonomiske diskonteringsrente – mellem 3 % og 5 % (diskonteringsrenten er i udgangspunktet sat til 4 %)
- Billetbesparelser – plus/minus 30 %
- Sparet rejsetid – plus/minus 30 %
- Passagergrundlaget – plus/minus 30 %
- Andel af samfundsrelateret atlanttrafik – plus/minus 30 %

Ovenstående beregninger afspejler som nævnt de forventninger og forudsætninger, som er lagt til grund for rapporten. Disse kan principielt altid gøres til genstand for drøftelse eller supplering. Således er der eksempelvis ikke lavet beregninger over et egentligt fald i passagervæksten som følge af den nye lufthavnsstruktur.

Det er klart, at disse ganske mange følsomhedsberegninger har konsekvenser for, hvor fordelagtige de forskellige scenarier er opgjort i kroner og øre. Basisscenariet påvirkes naturligvis også af følsomhedsberegningerne. Størrelsesforholdet mellem de beregnede nutidsværdier af de enkelte scenarier ændres imidlertid ikke.

3. Hvilke finanspolitiske principper, dvs. balance mellem udgifter og indtægter, samt udgiftsstyring - og evt. holdbarhedsplaner - læner den foreslåede lufthavns pakke sig op ad, henset til lånoptagelse og over hvor lang tid? 4 år, 10 år, 20 år, 30 år?

3 A) Hhv. for lufthavns pakken alene.

3 B) Og sammenholdt med planlagte andre store projekter i kommuner og infrastruktur, såsom boliger og socialområdet, samt andre udgiftskrævende lånoptagelser?

3 C) under disse forudsætninger; hvordan vil lufthavns pakken påvirke DAU-balancen de næste 25 år?

3 D) Mener Naalakkersuisut at lånoptagelsen til finansiering af lufthavns pakken, vil påvirke andre planlagte lånoptagelser hos det offentlige, herunder kommunerne, og det offentlige samlet sets evne til at optage lån i fremtiden?

- Hvis; så hvordan og pba. hvilke analyser eller rapporter?

- Hvis ikke; pba. af hvilke analyser eller rapporter?

Svar:

Som nævnt i forbindelse med besvarelse af spørgsmål 1 vil landskassen under de i rapporten gjorde forudsætninger ikke have behov for optagelse af lån i forbindelse med finansieringen af sit kapitalindskud i KAIR. Det gældende princip om finanspolitisk balance ændres således ikke.

Det er klart, at den låneoptagelse som KAIR vil foretage vil påvirke størrelsen af de offentligt ejede selskabers samlede gæld. I det omfang at långiverne opfatter de offentligt ejede selskaber som en integreret del af den offentlige sektor vil KAIRs låneoptagelse principielt have en begrænsende effekt på øvrige muligheder for optagelse af lån, idet vort samfund naturligvis kun kan bære en samlet gæld, af en vis størrelse, således som det er oplyst i Naalakkersuisuts forelæggelsesnotat til lovforslaget.

I denne forbindelse skal samtidig henledes opmærksomheden på, at Naalakkersuisut i henhold til § 6 i Budget- og Regnskabsloven alene kan stille garanti for lånoptaget i projektet, såfremt brugerbetaling, reducerede offentlige udgifter eller afledte offentlige merindtægter som minimum kan finansiere de med lånet forbundne renter og afdrag.

Når det er sagt, så anser Naalakkersuisut det for naturligt, at der i de år, hvor de nye lufthavne opføres og tages i drift vil være rimelig grund til at udvise en vis tilbageholdenhed med gennemførelse af andre store offentlige anlægsprojekter af hensyn til såvel balancen i den offentlige økonomi som af hensyn til at imødegå risiko for overophedning af økonomien.

4. Har Naalakkersuisut en samlet oversigt – dvs. et samlet beløb – over hvilke lånoptagelser Grønlands offentlige myndigheder gældsætter sig for, eller har planer om at gældsætte sig for?

Her menes kommunerne, Selvstyret og alle nettostyrede virksomheder og disses underselskaber / datterselskaber, således offentligheden samlet kan gøre sig bekendte med planlagte, samt nutidige lånoptagelser og deres løbetid, samt det samlede beløb Landskassen direkte, eller indirekte gør sig til garant for?

4 A) Herunder sammen med flg. varslede udgifter de næste hhv. 5, 10 og 20 år, enten ved offentlige garantier for XX antal kr. eller direkte offentlige finansieringer af større projekter, som f.eks.:

- Det nye fængsel i Nuuk.

- Kommunernes samlede, varslede byggeprojekter og lånoptagelser i de kommende år, f.eks. store boligprojekter o.a.

- Lufthavns pakkens rammefinansiering og afdrag.

- Andre store, planlagte offentligt garanterede og/eller finansierede

planlagte byggerier hvor garantistillelse for lån, eller lånoptagelse gør sig gældende?

- Allerede hensete efterslæb på f.eks. boligområdet?

Svar:

Den af Naalakkersuisut førte finanspolitik er baseret på balancerede budgetter. Der er derfor ingen umiddelbare planer om optagelse af landskasselån i de kommende år.

Den kommunale økonomi er jf. Budget- og Regnskabsloven også omfattet af kravet om mindst balance på budgetterne opgjort over fire år. Der er som anført oven for et direkte krav om, at lånoptagelse til bolig- og erhvervsprojekter kun kan gennemføres, hvis brugerbetaling m.v. fuldt ud kan finansiere renter og afdrag på optagne lån.

For så vidt angår de selvstyrejede selskaber har det her i en årrække været en fast politik, at Naalakkersuisut ikke udsteder garantier for de helt eller delvis selvstyrejede selskabers lånoptag eller aktiviteter. Dette følger som en integreret del af de professionelle selskabsbestyrelses ansvar, hvorefter selskabernes engagementer så vidt muligt skal gennemføres på almindelige forretningsmæssige vilkår.

I forhold til lufthavns pakken har Naalakkersuisut dog i henhold til tekstanmærkningerne til Finansloven for 2018 fået Inatsisartuts tilslutning til at udstede en garanti for KAIR's lånoptagelse. Udstedelsen af denne garanti vil skulle efterleve de ovenfor nævnte betingelser i budgetloven.

Naalakkersuisut har jævnfør armslængde princippet ifølge sagens natur ikke en oversigt over virksomhedernes investeringsplaner og eventuelt deraf afledte finansieringsbehov over en tidshorizont, der rækker op til 20 år ud i fremtiden. Det må herudover anses som tvivlsomt, at en sådan oversigt lader sig udarbejde med nogen form for validitet.

Naalakkersuisut overvåger den samlede låntagning i selvstyret, kommunerne og det offentligt ejede aktieselskaber. Oversigter over den historiske udvikling i gælden og forventninger til de kommende 4 år offentliggøres i de politisk-økonomiske beretninger og i de almindelige bemærkninger til finanslovene.

5. Har Naalakkersuisut beregnet hvad det vil koste i øgede afgifter, stigende skat o.a. skatteydere-betalte tiltag i fremtiden, når renter og lån skal tilbagebetales?

5 A) Hvorledes fordeler denne byrde sig mere præcist på hver arbejdsmarkedsaktive medborger?

Altså hvor meget skal hver enkelt erhvervsaktive borger medfinansiere over sine skattepenge, årligt?

Svar:

Det er, som det følger af ovenstående svar, et krav for lånoptagelsen til projektet, at det skal medføre gunstige samfundsøkonomiske effekter. For så vidt angår de budgetøkonomiske effekter, dvs. den direkte påvirkning af landskassen, så viser de hidtil gennemførte analyser, at landskassen ikke vil

blive negativt påvirket i tilfælde af en gennemførelse af lufthavns pakken. Dog vil der være et behov for i tilfælde af opretholdelse af fastvingebeflyvning af Kangerlussuaq over hele projektets levetid at foretage en samlet omprioritering over finanslovene på i alt 100 til 200 mio. kr.

6. **Hvor meget vil den samlede projekterede lånoptagelse til Lufthavns pakken med Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq årligt beløbe sig til alene i renter og afdrag? Og i hvor mange år?**
6 A) Hvor mange pct. udgør dette af Grønlands samlede BNP, eller hvad der svarer til Grønlands BNP.
6 B) Og hvorledes udregner Naalakkersuisut Grønlands samlede BNP, eller hvad der svarer til denne?

Svar:

Det skal for god ordens skyld understreges, at der alene forventes optaget lån til anlæg af lufthavnene i Nuuk og Ilulissat. På Finansloven for 2018 er Naalakkersuisut bemyndiget til at garantere lån optaget af KAIR for op til 2,0 mia. kr. Dette beløb er dermed udtryk for den maksimale låneoptagelse i projektet.

Finansdepartementet skønner, at den samlede gældsætning i Selvstyret, kommunerne og de selvstyrejede aktieselskaber som følge af gennemførelse af lufthavns pakken vil kunne andrage ca. 41 % af landets bruttonationalprodukt, et i international sammenligning lavt gældsætningsniveau.

Bruttonationalproduktet er udtryk for den samlede værditilvækst som den her i landet stedfindende økonomiske aktivitet medfører. For en nærmere teknisk gennemgang af beregningsform m.v. tillader Naalakkersuisut sig at henvise til Grønlands Statistik.

Der henvises i øvrigt til svaret på spørgsmål 1.

Inussiarnersumik inuulluaqqusillunga

Med venlig hilsen

Pele Broberg