



Tillie Martinussen  
Medlem af Inatsisartut

Kopi til Finans- og Skatteudvalget

### Svar - § 37 spørgsmål 100-2018 om forskellige aspekter af lufthavnsfinansiering

Brevdato: 15-06-2018  
Sags nr. 2018 - 12222  
Akt id. 8025771

Du har i medfør af § 37 i Inatsisartuts forretningsorden stillet Naalakkersuisut spørgsmål om forskellige forhold i forbindelse med finansiering af lufthavns pakken. 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 overlappes dele af udvalgets arbejde. Jeg tillader mig derfor at fremsende en kopi af denne besvarelse til udvalget.

- 1. Kan Naalakkersuisut oplyse hvad rejsende kan forvente at skulle betale i øgede billetpriser / øgede lufthavnsafgifter, og i hvor lang tid sådanne prisforhøjelser måtte gælde, regionsvist – og i hvor mange år frem i tiden?**
  - 1 A) Ligeledes hvad finansieringens subsidieringsforudsætninger er? Henset i fht. forventet underskud på de ikke-rentable dele af luftvejsnettet med den nye lufthavns pakke?**
  - 1 B) Og bliver dette en forøgelse set i fht. i dag, på f.eks. servicekontrakterne, eller direkte på billetpriserne for rejsende?**

#### 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.

Det har været en målsætning for Naalakkersuisuts ambitioner på området, at så stor en andel af passagererne som muligt vil opleve et fald i den samlede betalte pris, dvs. flybillet og passagerafgift set under ét. De foreliggende analyser indikerer, ud fra analysernes forudsætninger, at dette vil være opnåeligt. Den endelige prisstruktur vil dog afhænge af en række forhold, som ikke kendes fuldt ud på nuværende tidspunkt. Af betydning vil særligt være de endelige anlægspriser for byggerierne og det nye trafikmønster, som vil følge af en omlægning af lufthavnsstrukturen.

For så vidt angår lufthavnsafgifterne forudsættes disse netto at forblive på det nuværende niveau. I forbindelse med subsidieringen af de tabsgivende lufthavne, der i øjeblikket drives i regi af Mittarfeqarfiit, vil gennemførelsen af lufthavns pakken betyde, at Mittarfeqarfiit får et behov for tilførsel af midler over finansloven til

dækning af den fortsatte drift, da den nuværende krydssubsidiering ikke kan fortsætte. Dette finansieringsbehov er medtaget i Deloitte's model.

For god ordens skyld skal det nævnes, at der alternativscenarie 1 i Deloitte's rapport, hvor fastvingebeflyvningen af Kangerlussuaq forudsættes omlagt til en heliport, også er fuld budgetøkonomisk balance. I alternativscenarie 2, hvor fastvingebeflyvningen af Kangerlussuaq opretholdes på en 1500-meter bane, vil der over projektets samlede levetid være et behov for budgetøkonomisk at foretage omprioriteringer på samlet 100 til 200 mio. kr. på finanslovene.

Der er ikke opstillet et scenarie baseret på opretholdelse af en 2800-meter bane i Kangerlussuaq. Et sådant scenarie må i givet fald indgå i kommende analyser.

Det er således målsætningen, at de rejsende vil opleve prisfald ved en omlægning af trafikstrukturen.

**2. Er der foretaget overvejelser om, eller analyser på, hvad konsekvenserne for indtjeningen for Grønland vil være, hvis et eller flere af fiskeri-områderne kollapser, eller andre indtægter på Finansloven bortfalder?**

**2 A) Og under dette, hvad konsekvenserne vil blive for skatteborgerne, der ved bortfald af et eller flere rentable erhverv grundet overfiskning, årsudsving i torsken f.eks., eller et andet scenarie pludselig nedsætter indtægterne på Finansloven drastisk?**

**Pengene til lufthavnenes finansieringer skal jo stadig betales af.**

**2 B) Med andre ord; hvilke alternative økonomiske scenarier har Naalakkersuisut sat op, ved en anderledes indtægtsside end den vi har i dag – primært faldende indtægter?**

Svar:

Det er klart, at et kollaps i fiskeriet ville have voldsomme konsekvenser for landet. Det ville føre til et fald i de samlede indkomster i samfundet og dermed også fald i både skatteindtægter og afgifter. Et stort fald i fiskeriet kan også forventes at føre til øget udvandring.

Naalakkersuisut anser dog en sådan eventualitet som usandsynlig. Naalakkersuisut lægger i denne forbindelse vægt på at føre en ansvarlig og afbalanceret fiskeripolitik, men Naalakkersuisut kan naturligvis ikke forhindre eventuelle udsving i fiskeriet knyttet til de forskellige arters vandringer eller de internationale priser på vores fiskeeksport.

Skulle landet, komme ud i en situation med væsentlig tilbagegang i fiskeriet, ville det være fordelagtigt, at vores erhvervsstruktur i højere grad byggede på andet og mere end fiskeri. En del af formålet med lufthavns pakken er at understøtte dette formål, eksempelvis gennem øget indtjening på f.eks. turismen.

Men som sagt så anser Naalakkersuisut det af spørgeren opstillede scenarium for usandsynligt.

- 3. Hvilke penge finansierer Naalakkersuisut indskuddene i Kalaallit Airports med?**  
**- Hvor er pengene med andre ord hentet fra til indskud til lånoptagelsen?**  
**3 A) Og hvor skal resten af indskuddene hentes fra?**

Svar:

Finansieringen af selvstyrets kapitalindskud i Kalaallit Airports A/S (KAIR) på 2,1 mia. kr. fremgår af finansloven for 2018, tekstanmærkning nr. 1 til hovedkonto 10.13.11 Kontante udgifter til aktieselskaber. Desuden fremgår den samlede kapitalfremskaffelse af lovforslaget om rammevilkår for anlæg for lufthavne.

- 4. Hvilke konsekvenser har hentning af indskuddet til lånoptagelsen for de pågældende selskaber, eller finanskonti som pengene hentes fra, for hhv. selskaberne og finanslovskontierne?**

Svar:

Som det fremgår af finansloven for 2018 arbejdes der ikke med gennemførelse af generelle besparelser til finansiering af selvstyrets kapitalindskud i KAIR. Der sigtes mod at disponere uudnyttede anlægsmidler og landskasseoverskud til projektet, ligesom særlige udbytter for flere selvstyrejede selskaber også vil indgå.

For så vidt angår selskaberne ligger det i sagens natur, at Naalakkersuisut ikke har noget ønske om at modtage udbytter, som vil hindre selskaberne i at opfylde deres respektive formål. Betaling af ekstra udbytte er derfor også koordineret med selskabernes bestyrelser. Men det giver selvfølgelig sig selv, at selskaberne ikke kan benytte de udbetalte udbytter til nye investeringer eller serviceforbedringer inden for selskabernes almindelige aktivitetsområder, da pengene i sagens natur kun kan bruges én gang.

Inussiarnersumik inuulluaqqusillunga

Med venlig hilsen

Pele Broberg