

TILLÆGSBETÆNKNING

Afgivet af Finans- og Skatteudvalget

vedrørende

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

Afgivet til forslagens 3. behandling

Udvalget har under behandlingen senest bestået af:

Inatsisartutmedlem, Karl Kristian Kruse, Siumut, formand
Inatsisartutmedlem, Aqqaluaq B. Egede, Inuit Ataqatigiit, næstformand
Inatsisartutmedlem, Niels Thomsen, Demokraterne
Inatsisartutmedlem, Jess Svane, Siumut
Inatsisartutmedlem, Múte Bourup Egede, Inuit Ataqatigiit
Inatsisartutmedlem, Mala Høy Kúko, Siumut
Inatsisartutmedlem, Jens Napaattooq, Partii Naleraq

Udvalget har efter 2. behandlingen den 1. november 2018 gennemgået forslaget.

1. Andenbehandling af forslaget i Inatsisartut

Ved 2. behandlingen af forslaget den 1. november 2018 blev forslaget genhenvist til udvalgsbehandling. Til forslagens 2. behandling fremsatte Naalakkersuisut ændringsforslag som følge af den indgåede aftale mellem Formanden for Naalakkersuisut og statsministeren. Ændringsforslagene blev vedtaget af et flertal i Inatsisartut. Der blev ikke fremsat andre ændringsforslag.

2. Samråd og møder med Naalakkersuisut

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

Udvalget holdt samråd med Naalakkersuisoq for Naalakkersuisoq for Uddannelse, Kultur, Kirke og Udenrigsanliggender torsdag 8. november (**se bilag 1**).

Udvalget holdt samråd med Naalakkersuisoq for Finanser og Nordisk Samarbejde fredag 9. november (**se bilag 2**).

Udvalget holdt samråd med Formanden for Naalakkersuisut fredag 9. november (**se bilag 3**).

3. Udvalgets behandling af forslaget

I forbindelse med sin behandling af forslaget efter 2. behandlingen, har udvalget fokuseret på de forhold i sagen, som udvalget mente stadig var uafklarede. I den forbindelse har udvalget valgt at afholde et antal samråd. Formålet med samrådene var at få besvaret de spørgsmål som de enkelte medlemmer af udvalget, fandt endnu var uafklarede.

Det primære formål med samrådet med Formanden for Naalakkersuisut, var, at få afklaret rækkevidden af Naalakkersuisuts ændringsforslag i forhold til aftale mellem Naalakkersuisut og regeringen om dansk engagement i lufthavnsprojektet i Grønland og om styrket erhvervs-samarbejde mellem Danmark og Grønland.

Aftalen indeholder 5 punkter. De første 3 har direkte relation til nærværende lovforslag mens det 4. punkt omhandler dansk/grønlandsk kapitalindskud i Greenland Venture og endelig omhandler det 5. punkt dansk initiativ til at Vækstfonden får mulighed for at stille Vækstgarantier i Grønland. Aftalen er indgået med forbehold for Inatsisartuts beslutning om lufthavnsprojektet samt de grønlandske og danske bevilgende myndigheders godkendelse.

I sin betænkning til forslagets 2. behandling anførte udvalget, at det alene var statens engagement i lufthavnsprojektet som var relevant i forholdt til udvalgets behandling af forslaget. Som følge af Inatsisartuts vedtagelse af Naalakkersuisuts ændringsforslag, må udvalget deraf udlede, at Naalakkersuisut dermed er bemyndiget til bl.a. at kunne indgå aftale om dansk kapitalindskud, genudlån og garantistillelse. Lovforslaget eller ændringsforslaget indeholder ikke bestemmelser om bemyndigelse til kapitalindskud i Greenland Venture og Vækstfonden, eller bemyndigelse til etablering af erhvervspulje i den forbindelse. Udvalget forventede derfor, at beslutning om denne del af aftalen må finde sted i anden sammenhæng. Denne antagelse blev bekræftet under udvalgets samråd med Formanden for Naalakkersuisut.

Det primære formål med samrådet med Naalakkersuisoq for Uddannelse, Kultur, Kirke og Udenrigsanliggender, var, at få afklaret spørgsmålet om forslagets rækkevidde i forhold til forsvarspolitiske spørgsmål, herunder amerikanske interesser. Naalakkersuisoq for Uddannelse, Kultur, Kirke og Udenrigsanliggender har anmodet om at de afgivne samrådssvar behandles fortroligt. Det er dog udvalgets forståelse, at de emner, der er berørt i samrådsindkaldelsen stillede spørgsmål, ikke har haft betydning, eller har direkte relevans for de i lovforslaget omfattede konkrete lufthavnsprojekter. Udvalget er således tilfreds med, at beslutningsforslaget står selvstændigt i forhold de i pressen omtalte udmeldinger om evt. amerikansk interesse for grønlandske lufthavn. På samme måde er det for tidligt at sige noget

om evt. årsagssammenhæng mellem lufthavnsprojekterne og diskussionen om amerikansk interesse eller forsvarsområdet i det hele taget.

Det primære formål med samrådet med Naalakkersuisoq for Finanser og Nordisk Samarbejde, var, at få afklaret række spørgsmål af teknisk, økonomisk og samfundsmæssig karakter, som kan have direkte og/eller indirekte betydning i forhold til projektet. Der henvises til den række af spørgsmål der blev stillet og Naalakkersuisuts besvarelse i bilag 3.

4. Udvalgets afsluttende bemærkninger

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

"Siumut og Demokraatit går nu forrest om, at træffe beslutning om vor tids største byggeri, der vil danne ramme for større vækstmuligheder til gavn for hele samfundet. Vi fra Siumut og Demokraatit er stolte af, at kunne stå i spidsen for nyere tids største og vigtigste beslutning i Inatsisartut.

Siden forslaget er blevet bragt op, er der blevet analyseret fordele og ulemper og arbejdet dybdegående med forslaget. Dette har skabt et godt beslutningsgrundlag.

Ved etablering af lufthavnene skaber vi et grundlag for vækst i erhvervslivet samt for økonomisk vækst for hele samfundet. Det vil gavne hele befolkningen og give håb for fremtiden for vore børn og unge.

Siumut og Demokraatit støtter forslaget fuldt ud og indstiller det til godkendelse."

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

"Inuit Ataqatigiit har viljen til at være med til at skabe udvikling og være med til at skabe grundlaget for den infrastrukturelle fremgang for hele landet. Vi er enige i anlæggelsen af de internationale lufthavne, derfor er vi også kommet med et kompromis forslag.

Under udvalgsarbejdet har det vist sig, at der var behov for Inuit Ataqatigiits forslag om national kompromis om lufthavnsprojektet. Vi har fået vished for, at der var grund til vores bekymring for sagen, der er omgærdet af hemmelighedskræmmeri. Man har med lufthavnsprojektet over for vores fæller i rigsfællesskabet købslået vort lands indtægtsmuligheder, integritet og beslutningskompetence.

Det kan vi på ingen måde acceptere. Vi har jo som folk stemt for indførelsen af Selvstyre, hvorved der blev lagt grundlag for, at vi ikke alene tager ansvarsområder, men også skal fremme vores egen styring af landet. Lufthavnsprojektet er stik imod dette. Som samfund bliver vi pålagt til at medfinansiere en overførsel af kompetencen på internationalluftrafikken til staten. Her kan vi blot spørge, - Hvad sker der?

Vi henviser til Inuit Ataqatigiit's mindretalsudtalelser ved førstebehandlingen. Vi har lavet et kompromisforslag, vi har lavet flere nye forslag og har med henblik på at beboerne i

Kangerlussuaq og Narsarsuaq bliver hørt flere gange anmodet Naalakkersuisut om at handle. Dette vil koalitionen og deres samarbejdspartner Demokraterne overhovedet ikke høre tale om.

Under Finansudvalgets indkaldelse af Formanden for Naalakkersuisut erfarede vi, at man har realiseret det vi på ingen måde ønskede. Vi erfarer, at vi som samfund "uden beslutnings kompetence" skal være medejere af Kalaallit Airport A/S. Ved at lade vores fæller i rigsfællesskabet blive medejere af Kalaallit Airport, har vi købslået vores selvstyre og vores rettighed til at opnå vores interesser over for den danske regering.

Krav til aktionæraftale:

- 1. Ved en fremtidig ændring af Kalaallit Airport A/S' formål er det et krav, at dette alene kan ske ved statens accept og godkendelse. Derved får staten den afgørende kompetence.*
- 2. Ændringerne i vedtægterne kan alene ske ved at den danske stat godkender ethvert spørgsmål.*
- 3. Der kan alene gennemføres selskabsretlige omstruktureringer, såfremt den danske stat godkender dette.*
- 4. Frasalg af væsentlige dele af selskabets aktiver kan alene ske ved at statens godkendelse.*
- 5. Strategiske finansielle forhold eller dispositioner, som er af væsentlig betydning for parternes beskyttelse af deres investering, (for eksempel kapitalstruktur, finansiering, garantistillelse og store investeringer kan alene ske med godkendelse fra staten).*
- 6. Beslutning om besættelse af selskabets bestyrelse samt ledelse kan alene ske ved den danske stats godkendelse. Aftaler blandt samarbejdspartnerne sker på grundlag af armslængdeprincippet, endvidere får staten magtbeføjelse over markedskonformitet.*
- 7. Tilladelse til aktieovergang eller pantsætning af aktier i selskabet kan alene ske med godkendelse fra staten.*
- 8. Det kræves, at selskabet skal drives som en kommercielt rentabel virksomhed med overskudsgivende drift, i den forbindelse er det et krav at staten sikres udbytte.*
- 9. Staten kræver at der tilstræbes en sund konsolidering af selskabet og at der ikke skal forsøges anlagt en aggressiv udbyttepolitik.*

Hvad der kan udeledes af de ni krav er; at man får samfundet i Grønland til at finansiere det dyre lufthavsprojekt, hvorefter det af staten bliver udelukket, at skabe vækst efter vores eget ønske. Staten investerer med 700 mio. og vinder stort. Hvis man skal vurdere forretningssans, må man sige, at Grønland har tabt stort i forbindelse med lufthavsprojektet.

Man lukker Kangerlussuaq og Narsarsuaq som atlantlufthavne. For aftalen har afdækket, at der ikke er plads til urentable aktiviteter. Nu forstår vi, hvorfor man har afsat op til 30

mio. kr. til lukning af lufthavne. Under udvalgets samråd med Naalakkersuisut erfarede vi og fik vished for, at de 30 mio. kr. er afsat som reserve til en eventuel pludselig lukning. Vi har fået vished for, at de negative konsekvenser for kommunerne ikke er blevet undersøgt. Der er ikke foretaget undersøgelse vedrørende medarbejdere, der bliver arbejdsløse og de arbejdspladser der nedlægges i Kangerlussuaq og Narsarsuaq. Der er ikke foretaget undersøgelse angående de mennesker der skal flytte samt de mange familier, der vil stå uden arbejde, ligesom der ikke er udarbejdet en koordineret plan for deres næste skridt. Der er ikke sket afdækning af spørgsmålene om, hvordan de adskillige turismevirksomheder i Kangerlussuaq og Narsarsuaq vil blive påvirket.

I denne sag bliver resten af befolkningen på kysten ikke vægtet politisk. De bliver ikke hørt. Naalakkersuisut er ellers klar over, at mange mennesker vil blive negativt påvirket, det er dem vi kræver handling overfor før en beslutning træffes idag. Men det bliver overhørt. Hvem arbejder man da primært for? Staten eller partiinteresser?

Der findes også nogle, som er imod lufthavnsprojektet; hvis man ikke længere lytter til befolkningens røst og de ikke har ret til at tilkendegive deres mening må folket rejse sig. Dette er ikke et udtryk for, at man fuldstændigt vil stoppe arbejdet omkring lufthavnsprojektet. Der er tale om en beslutning fra flertallet uden støtte fra store dele af befolkningen. Man har ikke givet en forklaring til de mennesker, der vil blive hårdest ramt, ligesom man ikke har vist dem deres muligheder fremover. De politiske lederes håndtering af servicen over for befolkningen i denne sag er absolut ikke god og kan på ingen måder accepteres.

En koalition bestående af Demokraterne, Siumut og Atassut væltede for en del år siden grundet deres godkendelse af en landsplansredegørelse med sigte på lukning af bygder. Nu hvor Demokraterne og Siumut genoptager deres samarbejde er det tydeligt, at de seriøst genoptager arbejdet med at få lukket bygder. Dette støttes ikke af Inuit Ataqatigiit. Naalakkersuisuts og deres samarbejdspartners egenhændige og planløse forehavende med at lukke bygder er vi stærkt imod.

Styrkelse af samarbejdet i rigsfællesskabet ved dette projekt ender vel med, at skabe en større splid mellem den danske stat og Grønland. Man vil styrke rigsfællesskabet på bekostning af en stor del af befolkningen her i landet, uden at værdsætte dem og inkludere dem. Det er ikke et ordenligt udført arbejde. Og det er ikke udført med deltagelse af befolkningen. Det er ikke et troværdig og gennemsigtig arbejde. For vi har først for nogle dage siden erfaret meget vigtige elementer i sagen. Det vigtigste vi har fundet ud af er; at vores fæller i rigsfællesskabet får en stor medbestemmelse over den største erhvervsplan i Grønland. Dette til trods for, at det er befolkningen i landet, der bekoster langt den største del.

Inuit Ataqatigiit har viljen til at være med til at skabe udvikling og være med til at skabe grundlaget for den infrastrukturelle fremgang for hele landet. Vi er enige i anlæggelsen af

de internationale lufthavne, derfor er vi også kommet med et kompromis forslag. Men dette blev ikke hilst velkommen. Det samme gør sig gældende for Qeqqata Kommunia, Kangerlussuaqbeboerne og Narsarsuaqbeboere. De er ikke klar over den faktiske realitet, nemlig at de nu stilles over for en fremtid som er uvis og som ikke er planlagt. Det eneste vi ved, er, at alt hvad der er urentabelt vil blive lukket, da Kalaallit Airport ikke vil være med til at løfte dem.

Vi har hilst den danske stats investering velkommen og ønskede at deltage. Vores primære ønske er, at den danske investering ikke skal resultere i begrænsninger for det grønlandske samfunds virksomhed samt for selvstyre i Grønland.

Undervejs i sagen har vi erfaret, at vores ønske ikke kan opnås, idet det danske medejerskab i Kalaallit Airport A/S på mange måder kan sætte begrænsninger for de grønlandske ønsker og mål for driften af virksomheden. Sagt på en anden måde; ved at give danskerne vetoret giver vi dem mulighed for at begrænse vores mål, hvilket er stik imod det grønlandske selvstændighed og selvstyreloven. Vi kan end ikke bruge vores investering som garanti/pant, da dette tilkommer vores fælle i rigsfællesskabet.

Således er vi fremkommet med vores mindretalsudtalelse, da forslaget som vi grundlæggende ønsker fremmet er en rodet affære. Mange personer i landet ved ikke, hvor alvorlige konsekvenserne og følgerne vil være ved ibrugtagning af lufthavnene. På grund den mangelfulde oplysning. Da langt den største del af sagen er bliver betragtet som fortrolig og ikke bliver oplyst. Og da oplysninger der tilkommer udvalget bliver fremlagt i fortrolighed i udvalget.

Med henvisning til vores bemærkninger til andenbehandlingen har Inuit Ataqatigiit besluttet sig for at stemme hverken for eller imod forslaget.”

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

”Grundlæggende støtter Partii Naleraq udbygningen af lufthavnene, da stordriften vil medføre billigere priser samtidig med at man opnår en udvikling mod billigere fragtpreiser til gavn for befolkningen.

Derfor foreslår vi at lufthavnene i Nuuk, Ilulissat, Sisimiut samt i Aasiaat bliver forlænget til 1199 meter, ligesom de nuværende landingsbaner i Maniitsoq, Upernavik og Paamiut forlænges til 1199 meter. I tilknytning til udførelsen af disse baneforlængelser anlægges der 1199 meter baner i Qaqortoq og Tasiilaq. I den forbindelse skal det vurderes, hvorvidt der kan anlægges en grusbane syd for Ittoqqortoormiit til erstatning for transporten af civile og militære personel i Mestersvig.

1199 meter baner er tilpasset til moderne flytyper, hvilket er fremsynet, da man må overveje at bruge andre flytyper af hensyn til en mere hensigtsmæssig strukturering af flytrafikken i Grønland, efter at Bombardier fabrikken har meddelt at ville stoppe produktionen af Dash 8- Q400. Udviklingen af lufthavne uden for Nuuk og Ilulissat vil medføre, at der vil være

større grundlag for ikke offentlige betalte rejser. I takt med udviklingen i Nuuk og i og med, at der bliver flere private rejser vil der skabes grundlag for etablering af atlantlufthavn syd for Nuuk.

Disse forslag har baggrund i plausible beregninger, der viser at der er grundlag for en udvikling af civiltrafikken i landet, uden nødvendigvis at medtage udviklingen i turismen og handelen. Udgangspunktet for forslagene er trafikkommissionens anbefalinger tilrettet med de nye oplysninger fremkommet efter fremsættelsen af forslag til lov om lufthavne i 2015.

Indledningen viser, at Partii Naleraq ikke er imod en fremtidig anlæggelse af en atlantlufthavn.

Partii Naleraq har påpeget flere kritikpunkter ved planerne for lufthavsprojektet samt aftalen med den danske stat. Efter samrådet med Naalakkersuisut er der fremkommer vitale oplysninger angående aftalen med den danske stat.

Aftalen med den danske stat

I aftalen har man medtaget forhold, der ikke har relation til lufthavnene, men som vil medføre forpligtelser ved en godkendelse af aftalen.

Dette vil medføre en forpligtelse til at Selvstyre køber statens aktier i Air Greenland, i den forbindelse er det fremkommet i pressen, at man ligeledes agter at købe SAS' aktier i Air Greenland.

Udgangspunktet for virksomhedens indtjening er den nuværende trafikstruktur, men ved en strukturændring vil muligheden for indtjeningen blive begrænset. I den forbindelse skal man være opmærksom på, at man ikke skal regne med, at Air Greenland vil have en central rolle, men at man tværtimod regner med, at Nuuk og Ilulissat vil blive serviceret af andre flyselskaber.

Det er helt tydeligt, at udgangspunktet er liberalismen, men stik imod dette viser troværdige beregninger, at det ikke kan betale sig at købe aktierne i virksomheden. Hvis det ikke forholder sig sådan vil Naalakkersuisuts serviceforpligtelse over for samfundet blive endnu større, hvor man vil drive en virksomhed som er 100 % offentligt ejet, det vil sige en monopol virksomhed.

Endvidere er Partii Naleraq grundlæggende imod hensigten i aftalen med den danske stat om, at betalingen for købet bruges til investeringer i erhvervslivet.

De midler, der vil blive brugt som betaling for køb af aktier i Air Greenland, som påtænkes anvendt til erhvervslivet i landet er reelt betalt af det grønlandske samfund og de rejsende i landet.

Man vil i yderligere grad anvende subsidiering i erhvervslivet, til trods for at Selvstyrejede virksomheder i dag bruger 100 mio. kr. årligt på erhvervsfremme.

Vi må anse aftalerne i foreliggende form som værende dårlig forretning, som Naalakkersuisut formanden i sin forhaling af finansieringen af lufthavsprojektet allerede har underskrevet.

Til trods for, at et flertal i Inatsisartut bestående af IA, Demokraterne og Partii Naleraq er imod køb af aktier i Air Greenland udmelder Naalakkersuisut, at man gennem en afstemning til andenbehandlingen af lovforslaget har bundet sig til køb af aktierne.

Partii Naleraq kan ikke acceptere at Naalakkersuisut har lavet en aktionæraftale med den danske stat, hvor det er blevet udmeldt at udgangspunktet enstemmighed.

Denne form for samarbejde har man tidligere forsøgt i Air Greenland, hvilket har afstedkommet stor kritik med påstand om at det er en hæmsko for udviklingen af lufttrafikken i samfundet. Virksomheden bruger den dag i dag over 50 år gamle helikoptere i forbindelse med SAR operationer og transport.

Valget af udtrykket "enstemmighed" kan resultere i vetoret i forbindelse med afgørelser og er reelt en overdragelse af magt til den danske stat, derved kan den danske stat stoppe en indstilling fra Naalakkersuisut til en bestyrelsesformand. Dette kan ikke accepteres af Partii Naleraq, idet det er det grønlandske samfund, der vil bære de fleste af udgifterne til lufthavnsanlæggelsen og baggrunden for den danske stats deltagelse skal ses som et led i den planlagte anskaffelse af fremmedfinansiering.

Som bekendt er det primære udgangspunkt for befolkningens rejser lufttrafikken, derfor er det ikke hensigtsmæssigt, at den danske stat har krævet vetoret i vedtægtsændringer, frasalg af aktiver og pantsætning af aktier.

Derfor er det ikke hensigtsmæssigt, at formålet er rentabelt infrastruktur, da borgernes mobilitet og samfundssystemet har udspring i politiske beslutninger. Som dette også er tilfældet i Danmark og i andre lande.

Der stilles store krav, hvor man ovenikøbet giver den danske stat retten til enstemmighed, på trods af, at der alene er tale om medfinansiering af lufthavsprojektet, derfor mener vi i Partii Naleraq, at det mest hensigtsmæssige vil være, at landskassen ikke deltager i finansieringen. Omvendt kan man sammenligne med, at man sælger Nuuk og Ilulissat til den danske stat, for det er hvad infrastrukturmedejerskabet også er et udtryk for.

Sammenhængen

Strategien i den tilbagetrukne landsplansredegørelse, som blev foreslået af koalitionen bestående af Demokraterne og Siumut, gentages, hvor formålet er af affolke yderdistrikterne samt at Nuuk og Ilulissat bliver centrum for erhvervsfremme.

Partii Naleraq kan på ingen måde accepteres dette og skal samtidig udtrykke stærk kritik af nedgraderingen af Kangerlussuaq og Narsarsuaq til heliportstatus.

Naalakkersuisuts forklaring om, at den danske stats investering skal sikre sikkerhedspolitikken betyder, at Kangerlussuaq ikke skal konkurrere med Nuuk og Ilulissat lufthavne. Dette blev også klart udtrykt i koalitionen og Demokraternes aftale, det vil sige, at man først senere kan behandle løsningen for Kangerlussuaq, men hvor man samtidig kræver at det ikke må betyde udgifter for offentlige kasser.

Forstået som scenarie et, som blev udtrykt som den mindst udgiftskrævende for samfundet af Deloitte, hvilket Partii Naleraq ikke støtter, da den ikke støtter en landsdækkende udvikling.

Vi finder det stærkt kritisabelt, at vigtige oplysninger, der skal danne grundlag for en beslutning i Inatsisartut først blev udleveret få dag før.

Selvom det nye Inatsisartut og Naalakkersuisut kan omstøde beslutningerne kan det være svært at ændre aftalen efter indgåelsen, ikke mindst hvad angår Kangerlussuaq og Narsarsuaq, da det drejer sig om centralisering af landets udvikling.

Desværre vil denne beslutning resultere i, at landskassen forpligtes til at finansiere udenrigs- og sikkerhedspolitikken, det på trods af, at den danske stat har ansvaret for området.

Samfundsøkonomisk analyse

Naalakkersuisuts fremlæggelse af lovforslaget og indholdet af aftalen med den danske stat skal vi fra Partii Naleraq hermed på det kraftigste kritisere.

Der sættes grundlæggende spørgsmålstejn ved troværdigheden af det der blev forklaret som scenarie på baggrund af ønsker fra koalitionen Demokratierne.

Ved den seneste fremlæggelse er scenarie et vurderet til at udgøre en værdi på 600 mio. kr. i løbet af 25 år. Her har man til dels lagt Kalaallit Airports overskud til en værdi på 290 mio. kr. til grund. Køb af Air Greenlands aktier er ikke medtaget som grundlag for udgifterne til lufthavnsprojektet.

De grundlæggende forhold for aftalen med den danske stat har ændret sig markant nu, idet man alene kan udbetale udbytte ved aktieejernes enighed. Udbyttepolitikken vil ikke være baseret på stræbsomhed.

Derfor rammer de samfundsøkonomiske analyser fuldstændig forbi, til trods for, at der var sat fuldstændige klare rammer for disse.

Partii Naleraq finder det kritisabelt, at Inatsisartut og Naalakkersuisut ikke får indflydelse ved landskassens finansiering af 2.1 mia. kroner til trafikken, hvorved udbyttet bliver beskedent.

Afgivelser af vetoet til den danske stat betyder, at man ikke kan få fordele ved medejerskab i virksomheden. Dette er allerede blevet bevist i forbindelse med medejerskab i Air Greenland. På trods af at Dansk Folkeparti med glæde kan konstatere, at grønlændere ikke kan planlægge troværdige trafikløsninger i deres land mener Partii Naleraq, at denne løsning ikke er til gavn for rigsfællesskabet eller Grønland.”

5. Udvalgets indstilling

Et flertal i udvalget bestående af repræsentanter for partierne Siumut og Demokraterne indstiller på baggrund af de ovenforstående bemærkninger forslaget til **vedtagelse** i den ved 3. behandlingen foreliggende form.

Et mindretal i udvalget bestående af repræsentanten for Partii Naleraq indstiller på baggrund af de ovenforstående bemærkninger forslaget til **forkastelse** i den ved 3. behandlingen foreliggende form.

Med disse bemærkninger og med den i betænkningen anførte forståelse skal udvalget overgive forslaget til 3. behandling.

Karl Kristian Kruse,
formand

Aqqaluaq B. Egede

Niels Thomsen

Jess Svane

Múte Bourup Egede

Mala Høy Kúko

Jens Napaattooq

5. Udvalgets indstilling

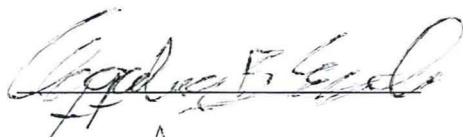
Et flertal i udvalget bestående af repræsentanter for partierne Siumut og Demokraterne indstiller på baggrund af de ovenforstående bemærkninger forslaget til **vedtagelse** i den ved 3. behandlingen foreliggende form.

Et mindretal i udvalget bestående af repræsentanten for Partii Naleraq indstiller på baggrund af de ovenforstående bemærkninger forslaget til **forkastelse** i den ved 3. behandlingen foreliggende form.

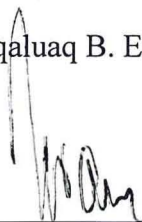
Med disse bemærkninger og med den i betænkningen anførte forståelse skal udvalget overgive forslaget til 3. behandling.



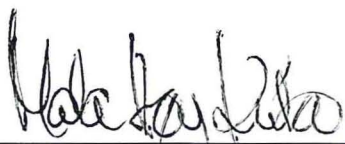
Karl Kristian Kruse,
formand



Aqqaluaq B. Egede



Jess Svane



Mala Høy-Kúko

Niels Thomsen



Múte Bourup Egede

Jens Napaattooq



INATSIARTUT

Ilanngussaag
Bilag
1

**Naalakkersuisoq for Naalakkersuisoq for
Uddannelse, Kultur, Kirke og
Udenrigsanliggender**

Dato: 6. november 2018
J.nr.: 01.25.01/18XM-LABU-21

**Indkaldelse til samråd med Finans- og Skatteudvalget torsdag den 8. november 2018,
kl. 16.00-17.00 i mødelokale Erling Høegh.**

Vedr.: Forslag til: Inatsisartutlov nr. xx af xx. xxx 2018 om rammebetingelser for an-læg, drift og finansiering af international lufthavn i Nuuk og i Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq. (XM 2018/21)..

I medfør af § 19 i Inatsisartuts forretningsorden indkalder Finans- og Skatteudvalget hermed Naalakkersuisoq for Naalakkersuisoq for Uddannelse, Kultur, Kirke og Udenrigsanliggender til samråd.

Finans- og Skatteudvalgets bemærkninger og spørgsmål:

Ovennævnte forslag blev 2. behandlet i Inatsisartut d. 1. november. Som opfølgning på 2. behandlingen ønsker Finans- og Skatteudvalget Naalakkersuisuts besvarelse af nedenstående spørgsmål.

Samarbejdspartiets repræsentant i udvalget ønsker følgende spørgsmål besvaret af Naalakkersuisut:

Spørgsmål 1:

- a) Kan udvalget få indblik i, hvilke aftaler der er med Danmark, hhv. USA, omkring Forsvarets interesser – og evt. medfinansieringer af nogle lufthavne?
- b) Hvis forhandlinger pågår, så en orientering om forhandlingernes status, og indhold?

Spørgsmål 2:

Hvorledes og hvornår mener Naalakkersuisut at genforhandling af Forsvarsaftalen med Danmark i 2020, skal indledes, med henblik på nærværende lovforslag?

Spørgsmål 3:

Hvor langt er den dansk-grønlandske embedsmandsgruppe med samarbejdsaftalerne, og er der anbefalinger eller aftaler? I så fald, skal udvalget bede om indblik heri.

Det kan påregnes, at der stilles opfølgende spørgsmål under samrådet.

Udvalget har som målsætning, at et samråd i videst mulige omfang skal tage form af en politisk drøftelse imellem medlemmet af Naalakkersuisut og udvalget – typisk om prioriteringer og målsætninger. Ved den mundtlige drøftelse bør så vidt muligt benyttes frit foredrag.

Udvalget ønsker endelig at modtage et notat på grønlandsk og dansk om foranstående spørgsmål i forlængelse af samrådet. Notatet bedes sendt elektronisk til saam@ina.gl senest

umiddelbart efter samrådet. Såfremt notatet medbringes og anvendes under samrådet bedes en kopi givet til udvalgets tolk og udvalgssekretær umiddelbart ved samrådets begyndelse.

Med venlig hilsen



Karl Kristian Kruse

Formand for Finans- og Skatteudvalget



INATSIARTUT

Ilanngussaag
Bilag

2

Naalakkersuisoq for Finanser og Nordisk Samarbejde

Dato: 6. november 2018

J.nr.: 01.25.01/18XM-LABU-21

Indkaldelse til samråd med Finans- og Skatteudvalget fredag den 9. november 2018, kl. 12.00-13.00 i mødelokale Erling Høegh.

Vedr.: Forslag til: Inatsisartutlov nr. xx af xx. xxx 2018 om rammebetingelser for an-læg, drift og finansiering af international lufthavn i Nuuk og i Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq. (XM 2018/21).

I medfør af § 19 i Inatsisartuts forretningsorden indkalder Finans- og Skatteudvalget hermed Naalakkersuisoq for Finanser og Nordisk Samarbejde til samråd.

Finans- og Skatteudvalgets bemærkninger og spørgsmål:

Ovennævnte forslag blev 2. behandlet i Inatsisartut d. 1. november. Som opfølgning på 2. behandlingen ønsker Finans- og Skatteudvalget Naalakkersuisuts besvarelse af nedenstående spørgsmål.

Samarbejdspartiets repræsentant i udvalget ønsker følgende spørgsmål besvaret af Naalakkersuisut:

Spørgsmål 1:

Har Naalakkersuisut en samlet indsigt i, hvilke ekstra lånoptag og anlægsarbejder som kommunerne skal udføre for at lufthavns pakken kan lykkes gennemført?

Spørgsmål 2:

Hvorfor afviser Naalakkersuisut en trinvis udbygning, med overskud fra en Atlantlufthavn til indskud til de kommende lufthavne?

Spørgsmål 3:

Hvordan vil Naalakkersuisut sikre sig mod overophedning af lokale erhvervsliv under den fremlagte pakke?

Spørgsmål 4:

Har Naalakkersuisut en plan for, hvad de vil gøre, hvis købet af Air Greenland, ikke skal være en del af pakken?

Spørgsmål 5:

- a) Har Naalakkersuisut nogle udbyggede tanker om, hvorledes Servicekontraktstrukturen skal se ud efter en evt. vedtagelse af nærværende lufthavns pakke?
- b) Man ønsker at konkurrence-udsætte Atlant-ruten, hvilket vi har fuld forståelse for. Samtidig ønsker man at opkøbe Air Greenland, der vel så skal konkurrere på udenrigsruterne?

- c) Men Air Greeland forventes vel stadig, at opretholde og subsidiere indenrigsruterne? Hvad er planerne herfor i fremtidens struktur ved vedtagelse af nærværende luft-havns pakke?
- d) I bekræftende fald, så bortfalder Air Greenlands grundlag for hidtidig krydssubsidiering jo? Hvilke øgede udgifter forventes for Landskassen på nærværende baggrund?

Spørgsmål 6:

Kan vi sikre en fuld inddragelse af alle partier ved behandlingen af nærværende punkt, således at partier der ikke er repræsenterede i udvalgene der berører denne pakke, kan få andel i informationerne?

Spørgsmål 7:

Har Naalakkersuisut en samlet lovgivnings-pakke vedr. tilstødende lovgivninger der evt. skal ændres eller afklares, herunder sundhedslovgivningen, fritagelse af budgetloven for dele af lufthavns pakken m. evt. flere?

Spørgsmål 8:

Ikke alle partier er repræsenteret i alle udvalg, og har derfor ikke lige adgang til en masse informationer, rapporter mv.. Derfor er det ikke alle partier, som kan stemme i salen på et oplyst og korrekt beslutningsgrundlag. Det er en væsentlig tilsidesættelse af demokratiets grundprincipper. Hvordan har Naalakkersuisut tænkt sig at imødekomme dette?

Inuit Ataqatigiits repræsentanter i udvalget ønsker følgende spørgsmål besvaret af Naalakkersuisut:

Spørgsmål 9:

Hvorfor har Naalakkersuisut ikke foretaget en konsekvensanalyse for Kangerlussuaq og Narsarsuaq i forbindelse med en eventuel ibrugtagning af lufthavns pakken?

Spørgsmål 10:

Hvorfor har Naalakkersuisut ikke foretaget en analyse af lufthavns pakkens konsekvenser for kommunerne, hvad angår medarbejdere, skatte og økonomi?

Spørgsmål 11:

Hvornår forventer man, at Naalakkersuisuts undersøgelse af regulariteten af Qaqortoq lufthavnen færdiggøres?

Spørgsmål 12:

Hvordan påvirker aftalen med den danske stat det forventede udbytte de første 30 år efter ibrugtagning af lufthavnene af?

Spørgsmål 13:

Såfremt USA bliver medfinansierende, hvor meget forventer man at medfinansieringen bliver?

Spørgsmål 14:

Såfremt USA bliver medfinansierende kan Naalakkersuisut svare klart på, hvorvidt USA får tildelt aktieandele?

Spørgsmål 15:

Kan det oplyses om der vil ske en ændring af Air Greenland' monopol?

Spørgsmål 16:

Er det muligt at fremlægge status over arbejdet med henblik på bibeholdelse af Narsarsuaq og Kangerlussuaq?

Spørgsmål 17:

Hvad kan fordelene være ved at anlægge lufthavnene i etaper?

Spørgsmål 18:

Hvor mange arbejdspladser mistes der og hvor mange skabes der i forbindelse med nedlæggelse af gamle lufthavne og anlæggelse af nye lufthavne?

Det kan påregnes, at der stilles opfølgende spørgsmål under samrådet.

Udvalget har som målsætning, at et samråd i videst mulige omfang skal tage form af en politisk drøftelse imellem medlemmet af Naalakkersuisut og udvalget – typisk om prioriteringer og målsætninger. Ved den mundtlige drøftelse bør så vidt muligt benyttes frit foredrag. Udvalget ønsker endelig at modtage et notat på grønlandsk og dansk om foranstående spørgsmål i forlængelse af samrådet. Notatet bedes sendt elektronisk til saam@ina.gl senest umiddelbart efter samrådet. Såfremt notatet medbringes og anvendes under samrådet bedes en kopi givet til udvalgets tolk og udvalgssekretær umiddelbart ved samrådets begyndelse.

Med venlig hilsen



Karl Kristian Kruse

Formand for Finans- og Skatteudvalget



Inatsisartuts Finans- og Skatteudvalg
/Her

Ilanngussaq
Bilag
2

Svarnotat til samråd med Finans- og Skatteudvalget fredag den 9. november 2018, kl. 12.00-13.00 i mødelokale Erling Høegh

09-11-2018
Sags nr.: 2017 - 24538
Dok. nr. 9237075

Jeg skal benytte lejligheden til igen at takke Udvalget for den grundige behandling af denne sag, såvel som for de af de respektive partier rejste supplerende spørgsmål. Jeg er glad for, at Udvalget benytter lejligheden til at skabe størst mulig klarhed over grundlaget for disse store beslutninger, og jeg kan med tilfredshed se, at Inatsisartuts grundige 2. behandling af lovforslaget er afspejlet i spørgsmålene.

Postboks 909
3900 Nuuk
Tlf.: (+299) 34 50 00
E-mail: box909@nanoq.gl
Fax: (+299) 34 63 56
www.naalakkersuisut.gl

Udvalget har afsat 1 time til samrådet, og jeg vil derfor gennemgå svarene kortfattet.
Spørgsmål rejst af Samarbejdspartiets repræsentant i udvalget:

Spørgsmål 1: Har Naalakkersuisut en samlet indsigt i, hvilke ekstra lånoptag og anlægsarbejder som kommunerne skal udføre for at lufthavns pakken kan lykkes gennemført?

Svar: Naalakkersuisut har ikke kendskab til muligt kommunalt lånoptag som følge af lufthavns pakken. Der henvises i øvrigt til lovforslagets kapitel 6, § 16, stk. 1 og 2, vedrørende håndteringen af anlæg af offentlig infrastruktur, der er nødvendig som følge af de nye lufthavne.

Jeg skal i denne forbindelse også understrege, at kommunal lånoptagelse er omfattet af bestemmelserne i Budget- og Regnskabsloven. Det vil særligt sige, at kommunal lånoptag alene kan ske efter ansøgning. Det er en betingelse for Naalakkersuisuts godkendelse af en sådan ansøgning, at brugerbetaling, reducerede offentlige udgifter eller afledte offentlige merindtægter som minimum kan dække renter og afdrag på lånene. Ingen kommune har søgt om lånoptag eller varslet at ville gøre det til de omtalte anlægsarbejder.

Naalakkersuisut er bekendt med, at flere af kommunerne arbejder med etablering af kommunale byudviklings selskaber, mest fremskredent i Nuuk City Development A/S (NCD).

Af samme grund har Naalakkersuisut på indeværende samling fremsat forslag til Inatsisartutlov om godkendelse af kommunalt ejede virksomheders anskaffelse, sikkerhedsstillelse og leje af visse ejendomme og anlæg. Med dette lovforslag søges det sikret, at den kommunale lånoptagelse i regi af sådanne aktieselskaber sker med fornøden politisk kontrol i regi af kommunalbestyrelserne og ud fra de samme kriterier, som gælder for almindeligt kommunalt lånoptag, som beskrevet ovenfor.

Spørgsmål 2: Hvorfor afviser Naalakkersuisut en trinvis udbygning, med overskud fra en Atlantlufthavn til indskud til de kommende lufthavne?

Svar: Kalaallit Airports A/S har tidligere afgivet svar til Naalakkersuisut om dette, hvilket er tilgået Finans- og Skatteudvalget d. 17. oktober 2018. Besvarelsen er gengivet her:

"Kalaallit Airports har, i flere omgange, forsøgt at vurdere de anlægsøkonomiske konsekvenser ved en eventuel ændring af de forudsatte tidsplaner for anlæg af baner i Nuuk og Ilulissat. Sådanne vurderinger er imidlertid behæftet med meget stor usikkerhed og det er derfor ikke lykkedes at fremkomme med et validt estimat for størrelsesordenen på eventuelle besparelser. Kalaallit Airports har dog hele tiden været opmærksom på besparelsesmuligheden og vil derfor bede de prækvalificerede entreprenører om at afgive bud, der også omfatter alternative tidsplaner."

Naalakkersuisut vil endvidere påpege, at der med en parallel udbygning hurtigere opnås en sammenhængende trafikstruktur, hvor Nuuk og Ilulissat lufthavne kan tjene som hinandens alternativer, ligesom potentialerne for turisme hurtigere kan realiseres, og dermed aktivere de dynamiske effekter beskrevet i Samfundsøkonomisk Konsekvensvurdering, Trin 2. Dette vil ikke være tilfældet i en trinvis udbygning. Se endvidere besvarelsen af spørgsmål 17.

Spørgsmål 3: Hvordan vil Naalakkersuisut sikre sig mod overophedning af lokale erhvervsliv under den fremlagte pakke?

Svar: Det skal indledningsvis mindes om, at der allerede er tydelige tegn på mangel på faglært arbejdskraft over store dele af landet, bl.a. inden for byggeriet. Naalakkersuisut har i samråd med Kalaallit Airports A/S vurderet mulighederne for antagelse af lokal arbejdskraft i forbindelse med lufthavnsbyggerierne. Naalakkersuisut er overbevist om, at der henset til størrelsen på anlægsprojekterne vil være behov for import af arbejdskraft udefra. Det lokale erhvervsliv vil selvsagt få gavn af lufthavnsprojekterne, såvel i forhold til de opgaver, der følger af afledt følgeinfrastruktur som af de opgaver, der opstår som følge af øget vækst inden for erhverv og turisme generelt. I forbindelse med anvendelsen af udefrakommende arbejdskraft på projekter af denne størrelse, søges det netop undgået, at den lokale anlægssektor overophedes. Derudover kan det oplyses, at Kalaallit Airports A/S forventer, at landingsbanen anlægges af udefrakommende arbejdskraft, hvorimod bygningerne forventes udført af lokale entreprenører.

Det kan i samme forbindelse oplyses, at det er et klart formuleret mål for Naalakkersuisut, at der vedtages en finanslov med så stort overskud som muligt med henblik på at undgå, at der via finansloven bidrages til yderligere overophedning. Det forventes i samme forbindelse derfor også at være en målsætning for finanslovsaftalen, at øvrige offentlige anlægsbyggerier i de kommende år prioriteres til de byer, hvor der ikke bygges lufthavne.

Spørgsmål 4: Har Naalakkersuisut en plan for, hvad de vil gøre, hvis købet af Air Greenland, ikke skal være en del af pakken?

Svar: Selvstyrets køb eller ej af aktier i Air Greenland er omtalt i aftalen. Men det er ikke en integreret del af aftalen.

Der er ingen forudsætning i aftalen om en handel vedr. aktierne i Air Greenland, som betingelse for statens økonomiske engagement i lufthavnsprojektet eller som betingelse for det styrkede erhvervssamarbejde. En aftale om at selvstyret køber aktier i Air Greenland er ikke rykket tættere på eller længere væk med den aftale, der handler om

nye lufthavne og erhvervssamarbejde. Det er to sager, der kører hver for sig, men til dels på samme tid.

Selvstyrets potentielle køb af statens aktier i Air Greenland er nævnt i den del af aftalen, som handler om et udvidet erhvervssamarbejde. Ikke i den del, som handler om nye lufthavne. Afsnittet i Aftalen om Air Greenlands aktier, tjener det formål at gøre opmærksom på, at såfremt en aftale om køb af statens aktier i Air Greenland bliver gennemført, og staten dermed opnår et provenu ved salg af aktierne, da anses dette provenu i en politisk kontekst for at være anvendt fra statens side som bidrag til et styrket erhvervssamarbejde mellem Danmark og Grønland.

Der er således ikke er forudsat eller foruddiskonteret, at Selvstyret køber aktier i Air Greenland, hverken i forhold til lufthavns pakken eller i forhold til erhvervssamarbejdet.

Derudover bør det for en god ordens skyld nævnes, at såfremt Naalakkersuisut og regeringen skulle nå frem til at foreslå et køb af statens aktier i Air Greenland, da vil dette i sig selv skulle gennemgå de samme bevillingsmæssige procedurer, som det i øvrigt gælder, når Selvstyret køber eller sælger aktier. Disse fremgår af finanslovens afsnit med tekstanmærkninger og de bevillingskonti, der handler om indtægter og udgifter ved køb og salg af aktier mv.

Spørgsmål 5:

- a) Har Naalakkersuisut nogle udbyggede tanker om, hvorledes Servicekontrakt-strukturen skal se ud efter en evt. vedtagelse af nærværende lufthavns pakke?**

Svar: Naalakkersuisut anser tekstanmærkningen til Finanslovens hovedkonto 72.20.05, *Tilskud til Passagerbefordring*, som retningsgivende for, hvordan, hvornår og hvor der kan ydes tilskud til passagerbefordring i form af servicekontrakter. Således er Naalakkersuisut optaget af at tilrettelægge en trafikstruktur, der i videst muligt omfang understøtter transport på kommercielt grundlag, og kun at yde tilskud dér, hvor der ikke er kommercielt grundlag for passagerbefordring.

Dertil kan siges, at det subsidierede transportarbejde i Sydgrønland reduceres med ca. 50% som følge af den nye trafikstruktur. Det betyder konkret, at der forudsættes at kunne opnås besparelser på servicekontrakterne i Sydgrønland, når passagererne fra og til Qaqortoq i fremtiden vil kunne flyve direkte.

- b) Man ønsker at konkurrence-udsætte Atlant-ruten, hvilket vi har fuld forståelse for. Samtidig ønsker man at opkøbe Air Greenland, der vel så skal konkurrere på udenrigsruterne?**

Svar: I dag foregår udenrigsbeflyvning til og fra Grønland på markedsmæssige vilkår. Atlantruten (Kangerlussuaq-København) er således i dag i princippet konkurrenceudsat, om sommeren er der f.eks en del charterflyvninger. Der er således intet der forhindrer andre flyselskaber i at operere på atlantruten – forudsat selvfølgelig, at de har de relevante tilladelser og godkendelser. Hertil kommer, at 13 % af passagererne, som flyver over Atlanten til og fra Grønland, i

dag benytter Air Iceland Connect. Der er således i dag en vis konkurrence på atlantbeflyvningen.

- c) **Men Air Greeland forventes vel stadig, at opretholde og subsidiere indenrigsruterne? Hvad er planerne herfor i fremtidens struktur ved vedtagelse af nærværende lufthavnsplan?**

Svar: Naalakkersuisut subsidierer i dag de ikke-kommercielle ruter via servicekontrakter via bevillinger på finansloven. Dette forventes videreført, i tilpasset form, i en ny lufthavnsstruktur. Se også svaret på spørgsmål 5a).

- d) **I bekræftende fald, så bortfalder Air Greenlands grundlag for hidtidig krydssubsidiering jo? Hvilke øgede udgifter forventes for Landskassen på nærværende baggrund?**

Svar: Som anført i forrige spørgsmål subsidieres alene de ikke-kommercielle ruter i dag. Der ses ikke grundlag for at antage, at nogle af de ruter, der i dag beflyves kommercielt, fremover vil skulle subsidieres i et omfang, som samlet vil kunne medføre merudgifter for Landskassen.

Spørgsmål 6: Kan vi sikre en fuld inddragelse af alle partier ved behandlingen af nærværende punkt, således at partier der ikke er repræsenterede i udvalgene der berører denne pakke, kan få andel i informationerne?

Svar: Det vil være op til Inatsisartut at tage stilling til, om man ønsker at tilrettelægge arbejdet med denne sag anderledes, end ved at gøre brug af den struktur for udvalgsbehandling og behandling i salen, som er den sædvanlige arbejdsform i Inatsisartut.

Spørgsmål 7: Har Naalakkersuisut en samlet lovgivnings-pakke vedr. tilstødende lovgivninger der evt. skal ændres eller afklares, herunder sundhedslovgivningen, fritagelse af budgetloven for dele af lufthavnsplanen m. evt. flere?

Svar: Nej, Naalakkersuisut har ikke planer om at lave en samlet lovgivningspakke. Sektorlovgivninger kan tilpasses efter behov. Det kan samtidig oplyses, at der ikke er planer om at foreslå andre ændringer af budget- og regnskabsloven, end den som Inatsisartut behandler på indeværende samling.

Spørgsmål 8: Ikke alle partier er repræsenteret i alle udvalg, og har derfor ikke lige adgang til en masse informationer, rapporter m.v. Derfor er det ikke alle partier, som kan stemme i salen på et oplyst og korrekt beslutningsgrundlag. Det er en væsentlig tilsidesættelse af demokratiets grundprincipper. Hvordan har Naalakkersuisut tænkt sig at imødekomme dette?

Svar:

Naalakkersuisut finder ikke, at der er grundlag for at karakterisere den sædvanlige arbejdsform i Inatsisartut som en væsentlig tilsidesættelse af demokratiets grundprincipper.

Jeg skal i øvrigt henvise til besvarelsen af spørgsmål 6.

Spørgsmål rejst af Inuit Ataqatigiit repræsentanter i udvalget:

Spørgsmål 9: Hvorfor har Naalakkersuisut ikke foretaget en konsekvensanalyse for Kangerlussuaq og Narsarsuaq i forbindelse med en eventuel ibrugtagning af lufthavspakken?

Svar: Naalakkersuisut har ladet gennemføre en samfundsøkonomisk konsekvensvurdering, hvor hele landets økonomi tages i betragtning. Herunder er Kangerlussuaq og Narsarsuaq behandlet i hhv. "Samfundsøkonomisk Konsekvensvurdering, Trin 2", "Fem scenarier vedrørende Kangerlussuaq Lufthavnss fremtid" og "Tre scenarier vedrørende Narsarsuaq Lufthavnss fremtid", som alle er udleveret til Inatsisartuts Finans- og Skatteudvalg. Det er derfor ikke rigtigt at sige, at området ikke er analyseret.

Det fremtidige potentiale i de to nuværende lufthavnsbygder afdækkes i arbejdsgrupper med henholdsvis Qeqqata Kommunia og Kommune Kujalleq.

Naalakkersuisoq for Boliger og Infrastruktur holdt i september måned et infrastruktureseminar i Kommune Kujalleq og i Qeqqata Kommune. Efterfølgende holdt Naalakkersuisoq et borgermøde i Kangerlussuaq, hvor han mødtes med bygdebestyrelsen og borgmesteren. Ligeledes blev der afholdt møder i Narsarsuaq, hvor Naalakkersuisoq holdt møde med borgmesteren, repræsentanter for bygdebestyrelsen og en lokal borgergruppe.

Disse møder har givet vigtige inputs til kommissorierne for de nedsatte arbejdsgrupper, som sammen med kommunerne skal se på fremtiden for de to lufthavnsbygder i den nye lufthavnsstruktur. Disse kommissorier forventes snarest godkendt af Naalakkersuisut.

Se endvidere appendiks om Kangerlussuaq og Narsarsuaq i Samfundsøkonomisk Konsekvensanalyse, Trin 2.

Spørgsmål 10: Hvorfor har Naalakkersuisut ikke foretaget en analyse af lufthavspakkens konsekvenser for kommunerne, hvad angår medarbejdere, skatte og økonomi?

Svar: Der henvises til det fremsendte notat til Inatsisartuts Finans- og Skatteudvalg "Vedrørende samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger og forholdet til det regionale / kommunale niveau" af 25. oktober 2018.

Spørgsmål 11: Hvornår forventer man, at Naalakkersuisuts undersøgelse af regulariteten af Qaqortoq lufthavnen færdiggøres?

Svar: Det er Kalaallit Airports A/S der foretager undersøgelserne af den kommende lufthavn i Qaqortoq – ikke Naalakkersuisut.

Der er således indhentet bidrag fra Kalaallit Airports A/S til besvarelsen:

"Gennemførelsen af testprogrammet forudsætter disponibelt mandskab og materiel samtidig med forekomsten af de relevante vindforhold, der ønskes undersøgt, samt tilstrækkelig sigtbarhed mm. for gennemførelse af flyvningerne. Det er endnu ikke lykkedes at gennemføre første testflyvning."

Kalaallit Airports A/S har dertil oplyst at:

"Air Greenland [har] meddelt, at det er det rette vejr eller manglende materiel på dagen, der har været årsag til at man ikke har gennemført".

og at:

"Med assistance fra Force Technology, Lyngby, har KAIR derfor anmodet det hollandske firma NLR om et tilbud på gennemførelse af testflyvninger under forskellige vindpåvirkninger i NLR's avancerede flysimulator, således at disse kan bruges i stedet for flyvningerne med Air Greenlands fly.

KAIR afventer i øjeblikket NLR's tilbud på dette."

Spørgsmål 12: Hvordan påvirker aftalen med den danske stat det forventede udbytte de første 30 år efter ibrugtagning af lufthavnene af?

Svar: Staten vil modtage 1/3 og Grønlands Selvstyre vil modtage 2/3 af udbyttebetalingerne fra KAIR. Det er imidlertid kun en af flere ændringer af konsekvenserne som statens deltagelse medfører. Indregnes de samlede effekter af aftalen med staten medfører det en forøgelse af nutidsværdien af projektet på 339 mio. kr.

Dette er et udtryk for merværdien for Grønland af aftalen med staten omkring lufthavnene opgjort som et samlet beløb én gang for alle.

Se endvidere bilag 5 til Finans- og Skatteudvalgets betænkning vedr. de økonomiske konsekvenser af aftalen med staten.

Spørgsmål 13: Såfremt USA bliver medfinansierende, hvor meget forventer man at medfinansieringen bliver?

Svar: Der henvises til Naalakkersuisuts svarnotat til 2. behandlingen d. 1. november 2018: "Det amerikanske forsvar har udtalt en interesse i at investere i Grønland, men der foreligger endnu ikke noget konkret."

Derudover henvises der til Naalakkersuisuts pressemeddelelse af 6. november 2018 "Berigtigelse på baggrund af Sermitsiaq's artikler om amerikanske investeringer", som siger følgende:

"Departementet for Udenrigsanliggender kan i denne forbindelse oplyse, at USA ikke over for Kongeriget har lagt sig fast på, hvor de ser eventuelle lufthavnsrelaterede investeringer placeret i Grønland, ej heller lagt sig fast på omfanget af disse eventuelle investeringer."

Ovenstående er fortsat aktuelt, og jeg må derfor afvise spekulationer om, at der skulle være fremskredne eller konkretiserede planer om aktiv amerikansk deltagelse i lufthavnsprojektet.

Spørgsmål 14: Såfremt USA bliver medfinansierende kan Naalakkersuisut svare klart på, hvorvidt USA får tildelt aktieandele?

Svar: I henhold til § 6, stk. 2, i det fremsatte ændringsforslag bemyndiges Naalakkersuisut til, at lade en kontant kapitalforhøjelse tegne af staten med op til 0,7 mia. kr. i Kalaallit

Airports A/S' datterselskab til anlæg og drift af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat. Naalakkersuisut har ingen planer om at foreslå bestemmelsen ændret til også at omfatte kapitalindskud fra Amerikas Forenede Stater.

Spørgsmål 15: Kan det oplyses om der vil ske en ændring af Air Greenland' monopol?

Svar: Ved anlæg af lufthavne i Nuuk og Ilulissat bliver det grønlandske marked mere tilgængeligt for andre operatører end det har været hidtil. Det er op til Air Greenland, som aktieselskab, at tilpasse sig ændrede markedsvilkår når disse forekommer.

Se også besvarelsen af spørgsmål 5b).

Spørgsmål 16: Er det muligt at fremlægge status over arbejdet med henblik på bibeholdelse af Narsarsuaq og Kangerlussuaq?

Svar: Der henvises til besvarelsen på spørgsmål 9.

Spørgsmål 17: Hvad kan fordelene være ved at anlægge lufthavnene i etaper?

Svar: Af hensyn til projektstyringen, begrænsninger på entreprenørmæssig kapacitet, og af hensyn til risikoen for højere priser ved parallel udførelse af projekterne, vil Kalaallit Airports A/S give entreprenørerne mulighed for at udarbejde alternative – yderligere tidsforskudte – tidsplaner. Alternative tidsplaner vil kun blive taget i betragtning, hvis disse kan medføre en ikke-ubetydelig økonomisk besparelse på den samlede projektudgift. Se endvidere besvarelsen af spørgsmål 2.

Spørgsmål 18: Hvor mange arbejdspladser mistes der og hvor mange skabes der i forbindelse med nedlæggelse af gamle lufthavne og anlæggelse af nye lufthavne?

Svar: Der henvises til det fremsendte notat til Inatsisartuts Finans- og Skatteudvalg "Vedrørende samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger og forholdet til det regionale / kommunale niveau" af 25. oktober 2018. Derudover henvises til afsnit om dynamiske effekter, samt appendiks om Kangerlussuaq og Narsarsuaq i Samfundsøkonomisk Konsekvensvurdering, Trin 2. I tillæg dertil henvises til rapporterne "Fem scenarier vedrørende Kangerlussuaq Lufthavns fremtid" og "Tre scenarier vedrørende Narsarsuaq Lufthavns fremtid".

Jeg vil dog gerne afsluttende understrege, at det foreliggende forslag til en ny lufthavnsstruktur samfundsøkonomisk vil løfte landet som helhed. Vi må ikke lade en frygt for forandringer styre vores valg og fastholde os med en urentabel og forældet infrastruktur. De fortsatte diskussioner om vores infrastruktur medfører, at investeringer i erhvervslivet, herunder turismen, ikke bliver foretaget, og en fortsat udskydelse af denne anlægslov er dermed ikke en gratis beslutning. En fortsat usikkerhed koster både arbejdspladser og fremmer fortsat udflytning fra landet.

Jeg håber, at ovenstående besvarer Udvalgets spørgsmål.

Med venlig hilsen



Formanden for Naalakkersuisut

Dato: 6. november 2018
J.nr.: 01.25.01/18XM-LABU-21

Indkaldelse til samråd med Finans- og Skatteudvalget fredag den 9. november 2018, kl. 16.00-17.00 i mødelokale Erling Høegh.

Vedr.: Forslag til: Inatsisartutlov nr. xx af xx. xxx 2018 om rammebetingelser for an-læg, drift og finansiering af international lufthavn i Nuuk og i Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq. (XM 2018/21).

I medfør af § 19 i Inatsisartuts forretningsorden indkalder Finans- og Skatteudvalget hermed Formanden for Naalakkersuisut og Naalakkersuisoq for Boliger og Infrastruktur til samråd.

Finans- og Skatteudvalgets bemærkninger og spørgsmål:

Ovennævnte forslag blev 2. behandlet i Inatsisartut d. 1. november. Som opfølgning på 2. behandlingen ønsker Finans- og Skatteudvalget Naalakkersuisuts besvarelse af nedenstående spørgsmål.

Demokraternes repræsentant i udvalget ønsker følgende spørgsmål besvaret af Naalakkersuisut:

Aftale mellem regeringen og Naalakkersuisut om dansk engagement i lufthavnsprojektet i Grønland og styrket erhvervssamarbejde mellem Danmark og Grønland.:

Aftalen indeholder 5 punkter. De 3 første har direkte relation til nærværende lovforslag, mens det 4. punkt omhandler bl.a. dansk/grønlandsk kapitalindskud i Greenland Venture, og endelig omhandler det 5. punkt dansk initiativ til at Vækstfonden får mulighed for at stille Vækstgarantier i Grønland. Aftalen er sket med forbehold for Inatsisartuts beslutning om lufthavnsprojektet, samt de grønlandske og danske bevilgende myndigheders godkendelse.

Naalakkersuisuts ændringsforslag til nærværende lovforslag indeholder en række bemyndigelser, der også omfatter de første 3 af ovenfor nævnte punkter i aftalen. Dette gælder bemyndigelser til indgåelse af aftale om dansk kapitalindskud, genudlån og garantistillelse. Ændringsforslag der omhandler disse 3 punkter blev vedtaget under lovforslagets 2. behandling. Statens engagement i lufthavnsprojektet i Nuuk og Ilulissat og deltagelse i finansieringen heraf blev dermed vedtaget.

Lovforslaget eller ændringsforslaget indeholder ingen bestemmelser vedr. bemyndigelse til grønlandsk eller dansk kapitalindskud i Greenland Venture og Vækstfonden, eller en bemyndigelse til etablering af erhvervspulje i den forbindelse. Det samme gælder aftaleparternes hensigt til at gennemføre en omlægning af ejerstrukturen i Air Greenland A/S. Der foreligger endnu ingen særskilt Inatsisartutbeslutning om aftalepunkterne 4 og 5. Ej heller foreligger der anden indstilling til Inatsisartut beslutning herom. Med hensyn til det 5. punkt i aftalen, er det uklart for udvalget, om der overhovedet vil være behov for at Inatsisartut efterfølgende skal forholde sig til dansk lovinitiativ herom.

Spørgsmål 1:

Det ønskes oplyst, om Naalakkersuisut anser aftalen som én pakke, eller om visse dele af aftalen kan udelukkes? Såfremt Naalakkersuisut anser aftalen, som en aftale, hvor visse dele kan udelukkes, bedes Naalakkersuisut fremføre, hvilke dele der er tale om.

Spørgsmål 2:

Såfremt Naalakkersuisut anser aftalen, som en aftale, hvor visse dele kan udelukkes, ønskes det oplyst, hvornår og i hvilken form Naalakkersuisut forventer, at Inatsisartut forventes at træffe beslutning om de aftalepunkter, der kan udelukkes.

Spørgsmål 3:

Naalakkersuisut bedes oplyse, hvilken ramme der arbejdes ud fra i arbejdet omkring indgåelse af ejeraftale. Her bedes Naalakkersuisut oplyse, om de påtænker at inkludere Finans- og Skatteudvalget i dette arbejde – eksempelvis ved at lade aftalen træde i kraft ved udvalgets godkendelse?

Det kan påregnes, at der stilles opfølgende spørgsmål under samrådet.

Udvalget har som målsætning, at et samråd i videst mulige omfang skal tage form af en politisk drøftelse imellem medlemmet af Naalakkersuisut og udvalget – typisk om prioriteringer og målsætninger. Ved den mundtlige drøftelse bør så vidt muligt benyttes frit foredrag. Udvalget ønsker endelig at modtage et notat på grønlandsk og dansk om foranstående spørgsmål i forlængelse af samrådet. Notatet bedes sendt elektronisk til saam@ina.gl senest umiddelbart efter samrådet. Såfremt notatet medbringes og anvendes under samrådet bedes en kopi givet til udvalgets tolk og udvalgssekretær umiddelbart ved samrådets begyndelse.

Med venlig hilsen



Karl Kristian Kruse
Formand for Finans- og Skatteudvalget

Sap. ak. 46

Ataatsimiinnermik aqutsineq	Ataasinngorneq	marlunngorneq	pingasunngorneq	sisamanngorneq	tallimanngorneq
Nal. 11-12	Vivian	Vivian	Vivian	Vivian	
Nal. 12-13	Mimi	Jess	Mimi	Peter	
Nal.13-14	Randi	Peter	Jess	Mimi	
Nal. 14-15	Vivian	Vivian	Vivian	Jess	
Na. 15-16				Vivian	

Allatsi	ataasinngorneq	marlunngorneq	pingasunngorneq	sisamanngorneq	tallimanngorneq
Nal. 11-12	Ellen	Ellen	Ellen	Ellen	
Nal. 12-13	bibi	Mette	Mette	Bibi	
Nal.13-14	Mette	Bibi	Elly	Elly	
Nal. 14-15	Ellen	Ellen	Bibi	Mette	
				Ellen	



Samrådsnotat

Ilanngussaq
Bilag
3

08-11-2018
Sags nr. 2018 - 19839
Dok. nr. 8679398

Postboks 1015
3900 Nuuk
Tlf. (+299) 34 50 00
Fax (+299) 32 50 02
E-mail: govsec@nanoq.gl
www.naalakkersuisut.gl

Finans- og Skatteudvalgets spørgsmål til samråd med Formanden for Naalakkersuisut den 9. november 2018.

- 1. Det ønskes oplyst, om Naalakkersuisut anser aftalen som én pakke, eller om visse dele af aftalen kan udelukkes? Såfremt Naalakkersuisut anser aftalen, som en aftale, hvor visse dele kan udelukkes, bedes Naalakkersuisut fremføre, hvilke dele der er tale om.**

I udgangspunktet er aftalen en samlet aftale. Samtidig er Naalakkersuisut bevidst om, at aftalens punkt 4 og 5 om et øget samarbejde til gavn for erhvervsudviklingen i Grønland ikke er en del af aftalens punkt 1 - 3 om statens deltagelse i lufthavnsprojektet.

Der er således ikke grundlag for at sige, at lufthavnsdelen er en betingelse for erhvervs-samarbejdsdelen, og vice versa.

De to dele optræder i samme aftale med baggrund i drøftelser, hvor statsministeren og Formanden for Naalakkersuisut har peget på disse emner som komponenter i et udvidet samarbejde mellem Danmark og Grønland.

Naalakkersuisut finder, at begge komponenter i aftalen vil have stor positiv betydning for Grønlands økonomi, udviklingsmuligheder og indsatsen for udvikling af nye erhvervsvirksomheder. Det er baggrunden for, at Naalakkersuisut foreslår det samarbejde etableret, som aftalen lægger op til.

Til det rejste spørgsmål er svaret, at der ikke på forhånd er defineret, om der er dele af aftalen, der kan udelukkes. Det er derfor heller ikke muligt at definere på forhånd, hvilke dele af aftalen, dette skulle vedrøre.

Det vil gælde, såfremt Naalakkersuisut bliver pålagt at søge aftalen ændret, ved at visse dele af aftalen udelukkes, at regeringen og Naalakkersuisut da skal drøfte og tage stilling til, om der

fortsat er interesse i at gennemføre en aftale, med et andet indhold. I så fald vil det afstedkomme en fornyet drøftelse og forhandlinger om en sådan ny aftales indhold. Ligeledes vil det afstedkomme behov for en fornyet indhentelse af de bevilgende myndigheders godkendelse, såfremt parterne når frem til en aftale med et andet indhold end det foreliggende.

I dén sammenhæng finder Naalakkersuisut ikke, at godkendelsesproceduren for denne aftale adskiller sig fra, hvad der er normalt og forventeligt for aftaler, som indgås under forbehold for kompetente myndigheders godkendelse.

- 2. Såfremt Naalakkersuisut anser aftalen, som en aftale, hvor visse dele kan udelukkes, ønskes det oplyst, hvornår og i hvilken form Naalakkersuisut forventer, at Inatsisartut forventes at træffe beslutning om de aftalepunkter, der kan udelukkes.**

Der er ikke bemærkninger at føje til besvarelsen til **Spørgsmål 1**. Det er ikke muligt at forholde sig til et sådant tænkt scenarie, uden at kende til scenariets konkrete indhold.

- 3. Naalakkersuisut bedes oplyse, hvilken ramme der arbejdes ud fra i arbejdet omkring indgåelse af ejeraftale. Her bedes Naalakkersuisut oplyse, om de påtænker at inkludere Finans- og Skatteudvalget i dette arbejde – eksempelvis ved at lade aftalen træde i kraft ved udvalgets godkendelse?**

Ved udarbejdelse af ejeraftalen mellem selvstyret og staten tages der udgangspunkt i, at ejeraftalen skal holde sig til sædvanlige og markedskonforme vilkår for reguleringen af forholdet mellem ejerne i et selskab som dette, hvor selvstyret bliver majoritetsejer med 2/3 af aktierne og staten bliver minoritetsejer med 1/3 af aktierne.

Forhandlingerne om en ejeraftale bygger på et overordnet princip for ejerskabet, som parterne er enige om: Ejerskabet skal være aktivt, men samtidig udøves under hensyntagen til, at formålet med investeringen er at finansiere anlæg og drift af lufthavnene i Nuuk og Ilulissat.

Parterne er enige om at være indstillet på, som udgangspunkt alene at udøve deres ejerskab på generalforsamlingen og gennem udpegelse af medlemmer til Selskabets bestyrelse, og at respektere Selskabets ledelses beslutningskompetence i forhold til udvikling og drift af Selskabets aktiviteter.

Forhandlingerne om en færdiggørelse af en ejeraftale bygger på, at der vil være krav om enstemmighed mellem ejerne i beslutninger af særlig væsentlig karakter. Det gælder:

- væsentlige ændringer i Selskabets strategi og formål,
- vedtægtsændringer,
- selskabsretlige omstruktureringer,
- frasalg af væsentlige dele af Selskabets aktiver,
- strategiske finansielle forhold eller dispositioner, som er af væsentlig betydning for Parternes beskyttelse af deres investering (f.eks. kapitalstruktur, finansiering, sikkerhedsstillelse og store investeringer),
- armslængepprincipper og markedskonformitet i aftaleindgåelse mellem selskabet og dets aktionærer, direktion og tilsvarende nærtstående parter,
- tilladelse til aktieovergang eller pantsætning af aktier i Selskabet.

Parterne er enige om, at bestemmelserne skal afspejle proportionalitet mellem parterne i forhold til deres procentvise ejerskab af Selskabet, samt at vetorettigheder skal struktureres sådan, at der gives Selskabets ledelse den fornødne armlængde og frihed til på egen hånd at forestå den daglige drift og forretningsmæssig udvikling af Selskabet.

Det er således hensigten, at bestyrelsen sammensættes forholdsmæssigt samt at bestyrelsens formand udpeges af hovedaktionæren.

Særligt om udbetaling af udbytte forhandler parterne ud fra en enighed om:

- at selskabet skal drives som en kommercielt rentabel virksomhed med en overskudsgivende drift, men at dets primære formål er at tilvejebringe en effektiv infrastruktur i Grønland til gavn for det grønlandske samfund.
- at der skal tilstræbes en sund konsolidering af selskabet og at der ikke skal forsøges anlagt en aggressiv udbyttepolitik, som sætter en sund konsolidering under pres.

I forhold til spørgsmålet om at inkludere Finans- og Skatteudvalget i arbejdet med ejeraftalen skal der indledningsvis henvises til, som anført i udvalgets samrådsindkaldelse, at Naalakkersuisuts ændringsforslag til 2. behandling af lovforslaget blev vedtaget under lovforslagets 2. behandling. Som anført i udvalgets henvendelse anses det, at statens engagement i lufthavnsprojektet i Nuuk og Ilulissat og deltagelse i finansieringen heraf dermed blev vedtaget.

I de vedtagne ændringsforslag til lovforslaget fremgår det af § 6 stk. 3, citat: *"Naalakkersuisut bemyndiges til, at indgå ejerftale med den danske regering om aktionærrettigheder i Kalaallit Airports A/S' datterselskab til anlæg og drift af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat"*. Dermed har Inatsisartut tilsluttet sig, at Naalakkersuisut er bemyndiget til at indgå den nævnte ejerftale.

Imidlertid finder Naalakkersuisut ikke, at der er noget til hinder for, at et endelig udkast til ejerftale præsenteres for og gennemgås med Finans- og Skatteudvalget, forinden der indgås en aftale. Dette medvirker Naalakkersuisut gerne til, hvis udvalget udtrykker et ønske herom.



INATSISARTUT

Ilanngussaq
Bilag

3

Naalackersuisut Siulittaasuat

Ulloq: 6. november 2018
J.nr.: 01.25.01/18XM-LABU-21

Aningaasaqarnermut Akileraartarnermullu Ataatsimiititaliamit tallimangorneq ulloq 9. november 2018, nal. 16.00-17.00 ataatsimiittarfik Erling Høeghimi siunersiorneqarnissamut aggeqqusissut.

Uunga siunnersuut: Nuummi aamma Ilulissani nunanit tamalaanit mittarfiit kiisalu Qaqortumi nunap immikkoortuani mittarfiup sananeqarnissaannut, ingerlanneqarnissaannut aningaasalersorneqarnissaannullu killiliussatut pi-umasaqaatit pillugit Inatsisartut inatsisaat nr. xx, xx. xx 2018-imeersoq pillugu (IIA 2018/21).

Inatsisartut suleriaasianni § 19 naapertorlugu siunersiorneqarnissamut Naalackersuisut Siulittaasuat Aningaasaqarnermut Akileraartarnermullu Ataatsimiititaliamit matumuuna aggersarneqarput.

Aningaasaqarnermut Ataatsimiititaliap oqaaseqaatai apeqqutaalu:

Siunnersuut siuliani taaneqartoq ulloq 1. november Inatsisartunit aappassaaneernezarpoq. Aappassaaneerinninnermut malitseqartitsissutitut apeqqutit matuma kinguliani allassimasut Naalackersuisunit akineqarnissaat Aningaasaqarnermut Akileraartarnermullu Ataatsimiititaliamit kissaatigineqarpoq.

Apeqqutit uku Naalackersuisunit akineqarnissaat Demokraatit ataatsimiititaliami ilaasortaataannit kissaatigineqarpoq:

Mittarfissani danskit peqataanissaat aamma inuussutissarsiornermi suleqatigiinnerup nukit-torsarneqarnissaa pillugit danskit naalackersuisuisa aamma Naalackersuisut akomanni isumaqatigiissut:

Isumaqatigiissut immikkoortunik tallimanik imaqarpoq. Siulliit pingasut inatsisissatut siunnersuummut matumunnga toqqaannartumik attuumassuteqarput, sisamaalli danskit/kalaallit Greenland Venturemut aningaasaliinissaannut ilaatigut tunngalluni kiisalu immikkoortut tallimaat Vækstfondenip Kalaallit Nunaanni siuarsaanissanut qularnaveeqqusiinissamut periarfissinneqarnissaanik danskit suliniutaannut tunngalluni. Mittarfissat pillugit Inatsisartut aalajangiinissaat kiisalu kalaallit danskillu aningaasaliisarnermut oqartussaasut akuersinissaat apeqqutaatillugu isumaqatigiissuteqartoqarpoq.

Inatsisissatut siunnersuummut matumunnga Naalackersuisut allannguutissatut siunnersuutaat piginnaatitsissutinik arlalinnik aammalu isumaqatigiissummi immikkoortunut pingasunut siullernut siuliani taaneqartunut tunngasunik imaqarpoq. Tamatumani pineqarput danskit aningaasaliinissaat, taarsigassarsiaritneqaqqittussanik taarsigassarsinissaq qularnaveeqqusiinerlu pillugit isumaqatigiissuteqarnissamut piginnaatitsissutit. Allannguutissatut siunnersuut immikkoortunut pingasunut taakkununnga tunngasoq inatsisissatut siunnersuutip aappassaaneernezarnerani akuersissutigineqarpoq. Taamaalillunilu Nuummi Ilulissanilu mittarfiliornissani taakkununngalu aningaasaliinissani naalagaaffiup akuumissaa akuerneqarpoq.

Greenland Venturemi aammalu Vækstfondenimi kalaallit danskilluunniit aningaasaliinisannut piginnaatitsissummik imaluunniit tassunga atatillugu inuussutissarsiutinut immikkoortitanik aningaasaliissuteqarnissamut piginnaatitsissummik inatsisissatut siunnersuut allannguutissatulluunniit siunnersuut imaqanngilaq. Tamanna aamma atuuppoq Air Greenland A/S-imi piginnittuunerup ilusilerneqarsimaneramik allannngortitsinissamik isumaqatigiissuteqartut siunertaqarnerannut tunngatillugu. Isumaqatigiissummi immikkoortoq 4 aamma 5 pillugit Inatsisartut immikkut sulii aalajangiingillat. Taamatuttaaq tamanna pillugu Inatsisartut aalajangiinissaannik inassuteqaateqanngilaq. Isumaqatigiissummi immikkoortoq 5-imut tunngatillugu danskit tamanna pillugu inatsisiliornissamik suliniuteqarnerisa tamatum kingorna Inatsisartunit isummerfigineqarnissaa pisariaqassanersoq ataatsimiititaliamit ilisimaneqanngilaq.

Apeqqut 1:

Isumaqatigiissut ataatsimoortunngorlugu isumaqatigiissutitut imaluunniit isumaqatigiissutip ilaasa aalajangersimasut ilaatinneqanngissinnaasutut Naalakkersuisunit isigineqarnersut paasissutissiissutigineqassasoq kissaatigineqarpoq. Isumaqatigiissummi immikkoortut aalajangersimasut ilaatinneqanngissinnaasutut Naalakkersuisunit isigineqarpata immikkoortut sorliit pineqarnersut saqqummiuteqqullugu Naalakkersuisut qinnuigineqarput.

Apeqqut 2:

Isumaqatigiissummi immikkoortut aalajangersimasut ilaatinneqanngissinnaasutut Naalakkersuisunit isigineqarpata isumaqatigiissummi immikkoortut ilaatinneqanngissinnaasut pillugit Inatsisartut qaqugu qanorlu ilusilimmik aalajangiinissaat Naalakkersuisunit naatsorsuutigineqarnersoq paasissutissiissutigineqassasoq kissaatigineqarpoq.

Apeqqut 3:

Piginnittut isumaqatigiissuteqarnissaannik sulinermi killiliussat suut aallaavigalugit sulisoqarnersoq paasissutissiissutigeqqullugu Naalakkersuisut qinnuigineqarput. Sulinermi tassani Aningaasaqarnermut Akileraartarnermullu Ataatsimiititaliamik – assersuutigalugu isumaqatigiissutip ataatsimiititaliamit akuerineqarnermigut atuuttussannngortinneratigut – akuutitsilersaarnerlutik paasissutissiissutigeqqullugu Naalakkersuisut qinnuigineqarput.

Naalakkersuisumik apersuinermini allanik aamma apeqquteqarnissani ataatsimiititaliap naatsorsuutigaa.

Ataatsimiititaliap Naalakkersuisumik siunersuinerata Naalakkersuisup ataatsimiititaliallu akornanni pingaarnersuilluni tulleriiaarinerit anguniakkallu pillugit naalakkersuinermut tunngasumik oqaloqatigiinnertut sapinngisamik iluseqartinneqartarnissaa ataatsimiititaliamit anguniarneqarpoq. Taamatut oqallinneq ammasumik oqallinnertut sapinngisamik ingerlanneqassaaq.

Kiisalu apeqqutit siuliani allasimasut pillugit allakkiamik kalaallisut danskisullu ataatsimiititaliap Naalakkersuisumik siunersuineranut atatillugu pissarsinneqarnissani ataatsimiititaliap kissaatigaa. Allakkiap kingusinnerpaamik ataatsimiititaliap Naalakkersuisumik siunersuinerata kinguinngua uunga nassinneqarnissaa qinnutigineqarpoq: saam@ina.gl. Allakkiap ataatsimiititaliap Naalakkersuisumik siunersuineranut nassarneqarpat atorneqar-

pallu taassuma nuutinnera ataatsimiititaliap Naalakkersuisumik siunersiuinerata aallartin-
nerani ataatsimiititaliap oqalutnaanut ataatsimiititaliallu allattaanut tunniuteqquneqarpoq.

Inussiarnersumik inuulluaqqusillunga



Karl Kristian Kruse

Aningaasaqarnermut Akileraartarnermullu Ataatsimiititaliamut siulittaasoq