

Bemærkninger til forslaget

Almindelige bemærkninger**1. Indledning**1.1. Den overordnede baggrund for forslaget*1.1.1 Transportkommissionen*

Med henblik på tilvejebringelse af en langsigtet trafikpolitik og trafikstruktur, nedsatte Naalakkersuisut i 2009 en transportkommission. Naalakkersuisut vedtog kommissoriet for Transportkommissionen i oktober 2009.

Transportkommissionen fik til opgaver at fremkomme med forslag til en vision for transportsektoren, der iagttager respekt for rammerne for Selvstyret og Selvstyrets langsigtede mål om selvstændighed, at udvikle scenarier for at gennemføre visionen og på grundlag af nærmere analyser at udarbejde en række anbefalinger til politisk behandling.

Transportkommissionen vurderede blandt andet, at det samfundsøkonomisk ville være rentabelt at flytte landets centrale lufthavn fra Kangerlussuaq til Nuuk på den nuværende placering med en 2.200 m bane.

Transportkommissionen anbefalede, at Sydgrønlands lufthavn burde flyttes fra Narsarsuaq til Qaqortoq. Men de gennemførte undersøgelser gav ikke et klart resultat, hverken i relation til placering eller i relation til længde af lufthavnen ved Qaqortoq.

1.1.2 Beslutningerne i 2015, jf. beslutningsforslag på EM2015

På Efterårssamlingen 2015 behandlede og vedtog Inatsisartut 2 beslutningsforslag om anlæg af lufthavne.

EM2015/18 Forslag til Inatsisartutbeslutning om, at Naalakkersuisut pålægges at projektere og anlægge lufthavne som anført i afsnit 1, i henhold til tidsplan som anført i afsnit 2 og med en kombination af de finansieringsmodeller som anført i afsnit 3.

(Naalakkersuisoq for Bolig, Byggeri og Infrastruktur, Naalakkersuisoq for Finanser og Råstoffer, Naalakkersuisoq for Erhverv, Arbejdsmarked, Handel og Udenrigsanliggender)

EM2015/167 Forslag til Inatsisartutbeslutning om, at Naalakkersuisut i indeværende valgperiode pålægges at fremlægge et forslag til Inatsisartutlov om anlæg af landingsbaner med henblik på at nedbringe vort lands samlede transportomkostninger, øge beflyvningsregularite-

ten og skabe mulighed for øget konkurrence. Dette skal ske ved nedskalering henholdsvis opgradering af eksisterende lufthavne og heliporte/helipads til pax-19 landingsbaner. (Anders Olsen, Siumut, Jens-Erik Kirkegaard, Siumut, Tillie Martinussen, Demokraterne, Ane Hansen, Inuit Ataqatigiit, Kalistat Lund, Inuit Ataqatigiit)

EM 2015/167 blev vedtaget i ændret udformning således:

”Forslag til Inatsisartut beslutning om, at Naalakkersuisut i indeværende valgperiode pålægges at indarbejde en samlet regional luftfartsinfrastruktur i sektorplan for luftfart med henblik på at nedbringe vort lands samlede transportomkostninger og øge beflyvningsfrekvensen. I sektorplanen indarbejdes således en regionaliseret prioritering af nedgradering henholdsvis opgradering af eksisterende lufthavne og heliporte/helipads til regionale landingsbaner.”

1.1.3 Holdbarheds- og vækstplanen

Naalakkersuisut har i 2016 udgivet Holdbarheds- og Vækstplanen. Den overordnede vision for Holdbarheds- og vækstplanen er, at Grønland gradvis skal blive mere økonomisk selv bærende og på lang sigt gøre sig uafhængig af bloktilskuddet fra Danmark.

Holdbarheds- og vækstplanen er et forsøg på et samlet fælles billede, som tegner retningen for den ønskede effekt af de reformer og nøgleinitiativer i hver af disse, der skal nås for, at Grønland kan komme visionen nærmere.

Som reformspor 2 er i Holdbarheds- og vækstplanen indarbejdet målrettede infrastrukturinvesteringer og herunder på luftfartsområdet.

I Holdbarheds- og vækstplanen anføres på s. 56 -57 blandt andet.:

”På efterårssamlingen i 2015 var der stor politisk opbakning til at prioritere målrettet investeringer i at modernisere landingsbanestrukturen for at binde landet bedre sammen og fremme erhvervsudviklingen.

Den nuværende luftfartsinfrastruktur er dyr i drift og ikke længere tidsvarende. Passagerer må ofte mellemlande et eller flere steder, før de når deres slutdestination. Dette uanset om der flyves indenlands eller til og fra Grønland. Særligt for erhvervslivet er lange transporttider omkostningsfulde.

Lufthavnsstrukturen er også en hæmsko i forhold til at udvikle turismeerhvervet. Ses på andre lande i Nordatlanten som Island og Færøerne har investeringer i en god lufthavnsinfrastruktur været med til at løfte turismeerhvervet og valutaindtjeningen. Det er Naalakkersuisuts vision at gøre turisme til et bærende erhverv i Grønland, som nærmere beskrevet i et særskilt afsnit om turisme i reformspor 2.

Derfor er der i sektorplanen for luftfartsområdet ikke kun taget højde for befolkningsudvikling, men også for erhvervs- og turismemæssige udviklingsmuligheder. Sektorplanen skal som redskab, give et overblik og grundlag for prioriteringen af anlægsprojekter på baggrund af samfundsøkonomisk bæredygtighed og driftsøkonomisk rentabilitet.

For at imødekomme behovet for en mere pålidelig, tidssvarende og sammenhængende infrastruktur til gavn for både borgere og erhvervslivet – særligt turismen – har Inatsisartut vedtaget at anlægge følgende lufthavne, som også vil indgå i den kommende sektorplan på lufthavnsområdet:

- Nuuk: Forlængelse af landingsbane til international lufthavn (2.200 m bane)
- Ilulissat: Forlængelse af landingsbane til international lufthavn (2.200 m bane)
- Qaqortoq: Anlæggelse af nordatlantisk lufthavn. (1.499 m bane)
- Tasiilaq: Anlæggelse af nordatlantisk lufthavn. (1.499 m bane)
- Ittoqqortoormiit: Anlæggelse af regional lufthavn

Sideløbende skal der ske en yderligere kvalificering og perspektivering af reinvesteringsbehovet i forhold til lufthavnen i Kangerlussuaq.

Isoleret set vil nye lufthavnsinvesteringer ofte kun være driftsøkonomiske udbytterige på lang sigt. Desuden er det vigtigt at huske på, at målet ikke blot er en række enkeltstående infrastrukturprojekter, men at skabe en sammenhængende infrastruktur, der binder hele landet sammen. Det betyder, at en enkelt negativ business case godt kan opvejes ved, at der fokuseres på helheden og sammenhængskraften samt eventuelt andre afledte positive effekter, som eksempelvis fortrængning af subsidier til offentlige servicekontrakter.

[. . .]

Det overordnede mål med lufthavnsbyggerierne er at opnå en trafikstruktur, der kan lede til mere konkurrence, reduktioner af de totale omkostninger ved transporten og sænkning af billetpriser til gavn for både lokalbefolkningen, erhvervslivet og udvikling af turismen, som i dag er begrænset af de høje transportomkostninger og besværlige tilgængelighed. Derudover skal en ny struktur i lufttransporten føre til besparelser i den offentlige sektor i form af lavere udgifter til subsidiering af transport til og fra tyndt beboede områder samt lavere billetpriser ved det offentliges køb af flybilletter.

[...]

Inatsisartut har ud over ovennævnte investeringer vedtaget, at Naalakkersuisut i denne valgperiode skal fremlægge et forslag til Inatsisartutlov om anlæg af landingsbaner med henblik på at nedbringe vort lands samlede transportomkostninger, øge beflyvningsregularet og skabe mulighed for øget konkurrence. Dette skal ske ved nedskalering henholdsvis opgradering af eksisterende lufthavne og heliporte/helipads til pax-19 landings-

baner. Det betyder også, at der skal anlægges mindre regionale landingsbaner i en række andre byer, som skal gøre det muligt, at udfase subsidier til offentlige servicekontrakter. Det kommende lovforberedende arbejde skal belyse de økonomiske omkostninger henholdsvis gevinster herved.”

1.2. Forslagets indhold i generelle træk

Forslaget til Inatsisartutlov om rammebetingelser for anlæg og finansiering af ny lufthavnsstruktur udgør grundlaget for anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq.

Forslaget omfatter ikke anlæg af regionale lufthavne i Nanortalik, Narsaq, Kangaatsiaq, Qasi-giannuit, Qeqertarsuaq, Tasiilaq og Ittoqqortoormiit. Anlæg af disse regionale lufthavne reguleres i Landstingslov om flyvepladser og sædvanlige bevillingsretlige regler.

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

Forslaget indeholder mulighed for, at anlæg og drift af regional lufthavn i Qaqortoq overlades til offentlig myndighed eller et andet selskab ejet af Grønlands Selvstyre. Der vil i givet fald skulle tilvejebringes særskilt bevillingsmæssig hjemmel til at stifte selskabet. Der vil tillige skulle tilvejebringes særskilt bevillingsmæssig hjemmel til finansiering af anlæg og drift af regional lufthavn i Qaqortoq.

Forslaget bemyndiger Naalakkersuisut til at tegne kapitalforhøjelse i Kalaallit Airports A/S og åbner for, at Grønlands Selvstyre kan medvirke til såvel kortfristet som langsigtet finansiering af anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq.

Det er i forslaget præciseret, at Kalaallit Airports A/S skal drive internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq på kommercielt grundlag. Selskabet fastsætter sine takster og takstprincipper for anvendelse af lufthavnene inden for rammerne af selskabets godkendte business case og således, at selskabet kan honorere sine forpligtelser, herunder ikke mindst eksterne långivere. Takster og takstprincipper skal godkendes af Naalakkersuisut.

Forslaget regulerer Kalaallit Airports A/S' indhentning af tilbud på anlægsaftaler og tildeling af ordrer om anlægsaftaler samt spørgsmålet om anvendelse af udenlandsk arbejdskraft, ved anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq.

I forslaget er rammerne for Grønlands Selvstyres finansiering af anlæg af international lufthavn i Nuuk og i Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq baseret på estimater opgjort i priser pr. 1. januar 2017.

2. Hovedpunkter i forslaget

1) Formål

Forslag til Inatsisartutloven har til formål at fastlægge de centrale rammer og principper for Kalaallit Airports A/S anlæg, finansiering og drift af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq, jf. forslagets § 1.

2) Nye lufthavne

Det foreslås, at Kalaallit Airports A/S er ansvarlige for og afholder udgifterne til anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq, jf. forslagets § 2 og § 3.

Det foreslås, at Kalaallit Airports A/S driver de internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat samt den regionale lufthavn i Qaqortoq, jf. forslagets §§ 2-3.

Forslagets § 3, stk. 2 indeholder dog mulighed for, at anlæg og drift af regional lufthavn i Qaqortoq overlades til offentlig myndighed eller et andet selskab ejet af Grønlands Selvstyre.

3) Finansiering

Det foreslås, at anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq finansieres gennem kapitalindskud fra Grønlands Selvstyre og ved optagelse af lån.

Der foreslås en egenfinansiering i niveauet op til 2,1 mia. kr. ud af en samlet estimeret anlægsudgift på ca. 3,5 mia. kr. jf. forslagets § 5.

Det foreslås, at Naalakkersuisut bemyndiges til, med godkendelse fra Inatsisartuts Finans- og Skatteudvalg, at yde garanti for lån alternativt at yde lån til Kalaallit Airports A/S til finansiering af anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat, jf. forslagets § 7.

Forslag til finansiering af anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq er udformet med henblik på at Kalaallit Airports A/S som udgangspunkt selv optager de nødvendige lån hos eksterne långivere. Det kan imidlertid være hensigtsmæssigt, at Grønlands Selvstyre kan støtte selskabet gennem garantier for lån for at opnå de bedst mulige lånevilkår. Såfremt det i forhandlingerne med eksterne långivere viser sig, at de bedst mulige lånevilkår kan opnås med Grønlands Selvstyre som låntager, foreslås at Grønlands Selvstyre alternativt kan optage landskasselån og videreudlåne til Kalaallit Airports A/S.

4) Eksisterende lufthavne

Grønlands Selvstyres eksisterende lufthavne mv. i Nuuk og Ilulissat vil indgå i anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat. De eksisterende lufthavne vil derfor skulle overgå til Kalaallit Airports A/S.

Det foreslås, at de eksisterende lufthavne i Nuuk og Ilulissat skal indskydes som apportindskud i Kalaallit Airports A/S, jf. forslaget § 6, stk. 3-4. Kalaallit Airports A/S overtager ikke bestående kontraktlige forpligtelser eller ansvaret for eventuel bestående jordforurening. Såfremt Kalaallit Airports A/S senere pådrages omkostninger som følge af jordforurening, som bestod forud for tidspunktet for apportindskud, friholder Grønlands Selvstyre Kalaallit Airports A/S herfor. Der gøres note om denne eventualforpligtelse i landskassen regnskab.

5) Udbud

Det foreslås, at Kalaallit Airports A/S skal kunne udbyde anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat og regional lufthavn i Qaqortoq i internationalt udbud, jf. forslaget § 8, stk. 1 samt de øvrige bestemmelser i kapitel 4.

Ved internationalt udbud kan der opnås internationalt konkurrencedygtige priser. Det kan medvirke til at sikre tilstrækkelig arbejdskraft, samt imødegå forsinkelser og fordyrelse. Samtidig kan det medvirke til at sikre tilstrækkelig arbejdskraft til det hjemlige arbejdsmarked. Ved internationalt udbud, finder Inatsisartutlov om indhentning af tilbud i bygge- og anlægssektoren ikke anvendelse.

Der fastsættes i kapitel 4 krav til løn- og ansættelsesvilkår for udenlandske bygge- og anlægsarbejdere, der anvendes ved internationalt udbudte bygge- og anlægsarbejder. Kalaallit Airports A/S skal sikre, at udenlandske bygge- og anlægsarbejdere ansættes på løn og ansættelsesvilkår, der svarer til vilkårene fastsat i Overenskomst mellem Grønlands Erhverv og Sulinermik Inuussutissarsiuqartut Kattufiat for Timelønsansatte Bygningshåndværkere, VVS- og EL-montører og Entreprenørbeskæftigede, gældende i perioden 1. april 2016 til 31. marts 2019 eller anden relevant overenskomst.

Udenlandske bygge- og anlægsarbejdere, der anvendes ved internationalt udbudte bygge- og anlægsarbejder, er ikke omfattet af Inatsisartutlov om obligatorisk pensionsordning, ligesom der sker særskilt regulering af optjening og udbetaling af feriegodtgørelse.

De primære fordele ved at udbyde anlæg af nye internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq på eksempelvis FIDIC-vilkår, eller andre anerkendte vilkår, som måtte findes egnede er, at de relevante entreprenører typisk vil have erfaring med udførelse af entrepriser på disse vilkår, og derfor hurtigere kan reagere på et udbud, og desuden

har større forhåndskendskab og erfaring med prissætning af de vilkår og de risici, der er indeholdt i aftalegrundlaget. Dette vurderes at føre til øget konkurrence om entreprisen og bedre priser for bygherren. Endvidere skønnes anvendelse af internationalt kendte vilkår som f.eks. FIDIC-vilkår, at være en fordel ved finansiering af entreprisebetalinger m.v., idet långivers kendskab til entreprisvilkårene sædvanligvis kan forenkle og forbedre långivningen og vilkårene herfor.

6) Landstingslov om regulering af arbejdskrafttilgangen i Grønland.

Det har været overvejet om Landstingslov om regulering af arbejdskrafttilgangen i Grønland skal finde anvendelse ved internationalt udbud af anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat og regional lufthavn i Qaqortoq.

Det ressortansvarlige departement har vurderet, at landstingsloven om regulering af arbejdskrafttilgangen i Grønland kan finde anvendelse og uden at det indebærer risiko for forsinkelse af behandling af ansøgning om opholds- og arbejdstilladelser for udenlandske bygge- og anlægsarbejdere. Det er endvidere vurderet, at der fortsat vil kunne sikres tilstrækkelig arbejdskraft til det hjemlige arbejdsmarked.

Bestemmelserne i Landstingslov om regulering af arbejdskrafttilgangen i Grønland skal derfor iagttages før der kan ansættes udenlandske medarbejdere på lufthavnsprojekterne.

Det ressortansvarlige departement har nærmere beskrevet proceduren for behandling af sager om ansættelse af udenlandsk arbejdskraft og forholdet til Landstingslov om regulering af arbejdskrafttilgangen:

Landstingslov om regulering af arbejdskrafttilgangen i Grønland har til hensigt at sikre beskæftigelse af lokal arbejdskraft, herunder ved gennemførelse af lufthavnsprojekterne, såfremt der er kvalificerede ledige i Grønland. Kommunerne kan på den måde anvise ledige borgere til stillinger ved lufthavnsprojekterne. Dermed må det anses for uhensigtsmæssigt at undtage lufthavnsprojekterne fra landstingslov om regulering af arbejdskrafttilgangen i Grønland.

Udlændingeområdet er et ikke-overtaget sagsområde. Folketinget har lovgivningskompetencen og administration af sagsområdet varetages af Styrelsen for International Rekruttering og Integration i Danmark (SIRI). Kravet om, at alle udlændinge skal have opholds- og arbejdstilladelse er fastsat i annordning nr. 150 af 23. februar 2001 om ikrafttræden for Grønland af udlændingeloven. Nordiske statsborgere er dog undtaget for ovennævnte krav om opholds- og arbejdstilladelse for at påtage sig arbejde i Grønland.

Det er ligeledes vigtigt at pointere, at en udlænding for at kunne tage arbejde i Grønland skal have to forskellige tilladelser. Den udenlandske medarbejder skal have ophold- og arbejdstilladelse meddelt af SIRI. Den udenlandske medarbejder skal endvidere have tilladelse i hen-

hold til Landstingslov om regulering af arbejdskrafttilgangen i Grønland meddelt af en grønlandsk kommune.

Fast-track processen

Samarbejdet om etablering af fast-track processen for lufthavnsprojekterne med SIRI og udvikling af standard kontrakter af Kalaallit Airports A/S er allerede langt i processen. Dette er for at sikre at ansøgningsprocessen er så hurtig og effektiv som mulig.

Fast-track aftalen med SIRI er en administrativ ændring i ansøgningsprocessen. Den sædvanlige proces er, at ansøger/arbejdstager på egne vegne indsender ansøgning om opholds- og arbejdstilladelse til SIRI.

Betingelserne er følgende: Arbejdskraften skal være efterspurgt, løn- og ansættelsesvilkår skal være sædvanlige efter grønlandske forhold og i visse tilfælde skal ansøger have dansk eller grønlandsk autorisation.

Dokumenterne til indsendelse er følgende: kopi af pas, ansættelseskontrakt, kopi af dokumentation for uddannelse, kopi af autorisation, såfremt det er påkrævet for arbejdet. Arbejdsgiver skal indgive tilladelse fra kommunen angående tilladelse til ansættelse af pågældende. SIRI sender ansættelseskontrakten i høring ved ressortdepartementet for Arbejdsmarked for at sikre, at løn- og ansættelsesvilkår er sædvanlige efter grønlandske forhold.

Behandlingstid: 3 måneder.

Fast-track processen ændrer ikke ved de retlige krav, men ændrer den administrative proces. Dermed skal de ovenstående dokumenter stadig indgives til SIRI. For at gøre processen hurtigere og mere smidig indhenter arbejdsgiver en fuldmagt fra arbejdstagere, hvormed arbejdsgiver kan indgive nævnte dokumenter på vegne af arbejdstager. Såfremt der er spørgsmål etc. er det erfaringsmæssigt hurtigere for SIRI at rette henvendelse til arbejdsgiver end til den ansatte. Opholds- og arbejdstilladelsen fremsendes ligeledes direkte til arbejdsgiver.

Derudover udarbejdes der en standard kontrakt, som opfylder kravet om sædvanlige løn- og ansættelsesvilkår i Grønland. Standard kontrakten forhåndsgodkendes af ressortdepartementet for Arbejdsmarked. Hvorved høringsprocessen ved ressortdepartementet for Arbejdsmarked springes over – da løn- og ansættelsesvilkår allerede har været i høring (såkaldt forhøring). Behandlingstiden vil dermed falde til 3-4 uger.

7) Drift af lufthavne

Anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat og regional lufthavn i Qaqortoq skal delvist finansieres ved eksterne låneoptagelser. Det er afgørende, at Kalaallit Airports A/S kan

drive lufthavnene på kommercielle og markedsmæssige vilkår og sikre fornøden indtjening til, at selskabet kan overholde sine forpligtelser, ikke mindst overfor eksterne långivere.

Det foreslås, at den samlede drift af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat og regional lufthavn i Qaqortoq skal ske på forretningsmæssige vilkår. Det foreslås, at takster og takstprincipper for anvendelse af lufthavne fastsættes af Kalaallit Airports A/S og på forretningsmæssige vilkår, jf. forslaget §§ 14-15. Takter og takstprincipper skal godkendes af Naalakkersuisut.

Kalaallit Airports A/S kan ikke pålægges aftaler, som har til formål at anvende overskud i selskabet til finansiering af underskud i den øvrige del af lufthavnsstrukturen.

8) Søtransport af gods

Det foreslås, at en entreprenør, der skal stå for anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat og regional lufthavn i Qaqortoq frit kan vælge rederi til søtransport af gods til brug for anlæg af lufthavnene, jf. forslaget § 19.

9) Øvrige bestemmelser

I forslaget §§ 16-18 og 20 er medtaget bestemmelser om byggemodning, landsplandirektiver, ekspropriation og fritagelse for stempelafgift.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Forslaget forventes at medføre en lettelse i Selvstyrets administration, idet anlægsopgaven udføres i et aktieselskab frem for i et departementet. Forslaget vil påvirke Mittarfeqarfiit' organisation og virksomhed, jf. nedenfor afsnit 3.3.

3.1 Økonomiske konsekvenser for det offentlige

3.1.1 Af Landstingslov om flyvepladser (herefter lov om flyvepladser) fremgår, at ansøgning om godkendelse af etablering, modernisering, ændring og renovering af flyvepladser skal indsendes til Naalakkersuisut senest 1. februar året før projektets fysiske igangsættelse. Ansøgningen skal efterleve kravene i Landstingslovens §§ 3-7.

Kalaallit Airports A/S har ved 3 ansøgninger af 1. juni 2017 ansøgt om tilladelser til etablering af lufthavne i Qaqortoq, Ilulissat og Nuuk. Forinden havde Kalaallit Airports A/S fået dispensation fra Naalakkersuisut til forsinket ansøgning til d. 1. juni 2017, med henblik på byggestart i 2018.

Ansøgningerne om etableringstilladelser var ledsaget af VVM-anmeldelser og anlægsprogrammer for alle 3 projekter samt en trafikstrømsanalyse til at underbygge den samfundsøkonomiske konsekvensanalyse. Der blev ved behandlingen af ansøgningerne dispenseret fra kravet om en samfundsøkonomisk konsekvensanalyse, idet denne var under udarbejdelse i regi af Departementet for Finansier og Skatter og Departementet for Kommuner, Bygder, Yderdistrikter, Infrastruktur og Boliger. Der blev tillige dispenseret fra kravet om VVM-redegørelser på baggrund af, at disse var anmeldt til Departementet for Natur og Miljø.

Kalaallit Airports A/S blev d. 29. november 2017 meddelt etableringstilladelser til alle 3 projekter, på baggrund af behandlingen af et oplæg til Naalakkersuisut, som efterfølgende blev godkendt af Inatsisartuts Finans- og Skatteudvalg. Etableringstilladelse er meddelt på vilkår af, at finansiering og licitationsresultat forelægges Naalakkersuisut til forudgående godkendelse.

Samfundsøkonomisk konsekvensanalyse ved udbygning af lufthavne Trin 1 og Trin 2, jf. nedenfor viser, at anlæg af lufthavne i Nuuk og Ilulissat lever op til bestemmelserne i lov om flyvepladser om rentabilitet.

3.1.2 Der er udarbejdet Samfundsøkonomisk konsekvensanalyse ved udbygning af lufthavne Trin 1-2. Analyserne er udarbejdet af Deloitte for Grønlands Selvstyre.

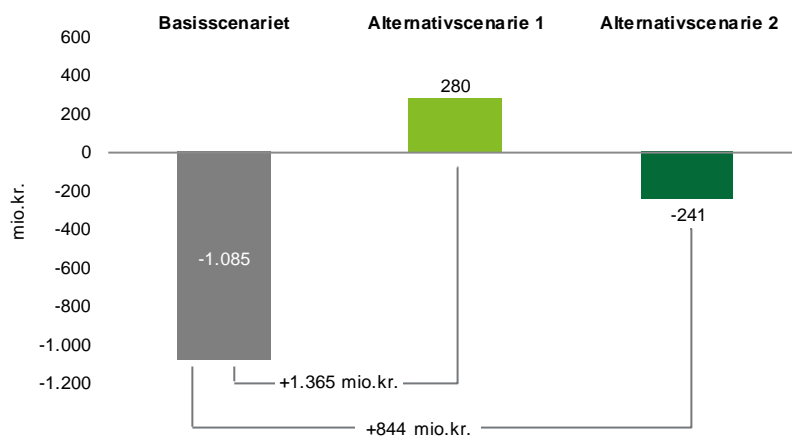
Den samfundsøkonomiske konsekvensanalyse ved udbygning af lufthavne viser, at det for samfundet er mere fordelagtigt at investere i den planlagte lufthavnsstruktur, inkluderende nye lufthavne i Ilulissat, Qaqortoq og Nuuk, frem for at investere i og beholde den nuværende lufthavnsstruktur.

Den samfundsøkonomiske analyse er bygget op omkring sammenligningen af et:

- **Basisscenarie**, som udtrykker konsekvenserne af en videreførelse af lufthavnsstrukturen i dag, hvor alle lufthavnene holdes i regi af Mittarfeqarfiit. Dette scenarie indebærer en reinvestering i de eksisterende lufthavne.
 - Basisscenariet består blandt andet af en 2.810 m bane i Kangerlussuaq og en 1.830 m bane i Narsarsuaq.
- **Alternativscenarie 1**, som er konsekvenserne af en ny lufthavnsstruktur, hvor Nuuk og Ilulissat er atlantlufthavne og Qaqortoq regional lufthavn, ejet og drevet af Kalaallit Airports A/S. Alle øvrige lufthavne og heliporte, inklusive Kangerlussuaq og Narsarsuaq, er ejet af Selvstyret og drevet af Mittarfeqarfiit.
 - Alternativscenarie 1 består af heliporte i både Kangerlussuaq og Narsarsuaq.
 - Lufthavnene i Nuuk og Ilulissat udbygges til atlantlufthavne med banelængder på hver 2.200 m.
 - Der bygges en ny regional lufthavn i Qaqortoq med banelængde på 1.500 m.

- **Alternativscenarie 2**, som svarer til Alternativscenarie 1 med den modifikation, at der foretages væsentlige reinvesteringer i Kangerlussuaq, således der i Kangerlussuaq er en regional landingsbane.
 - I Alternativscenarie 2 udbygges Lufthavnene i Nuuk og Ilulissat til atlantlufthavne med banelængder på hver 2.200 m.
 - Der bygges en ny regional lufthavn i Qaqortoq med banelængde på 1.500 m.
 - Kangerlussuaq Landingsbane ændres til 1.500 meter og Narsarsuaq ændres til heliport.

Basisscenariet giver en negativ nutidsværdi på 1.085 mio. kr., mens Alternativscenarie 1 giver en positiv nutidsværdi på 280 mio. kr. henholdsvis en negativ nutidsværdi på 241 mio. kr. i Alternativscenarie 2. Med andre ord er det som nævnt fordelagtigt at etablere atlantlufthavne i Nuuk og Ilulissat, samt regional lufthavn i Qaqortoq, frem for at beholde og investere i den nuværende lufthavnsstruktur.



Kilder: Departement for Finanser og Skatter, Sweco, Rambøll, MIT, KAIR

Figur 1. Sammenligning af scenarierne i nutidsværdi

Bemærk, at analysen ikke indregner dynamiske effekter som følge af en forbedret lufthavnsstruktur. En forbedret lufthavnsstruktur vil med overvejende sandsynlighed øge væksten i samfundet. Derfor undervurderer denne analyse med stor sandsynlighed effekterne i Alternativscenarierne.

Det er klart, at gennemførelsen af lufthavnsudvidelserne og byggeri af landingsbane i Qaqortoq i regi af Kalaallit Airports, repræsenterer betydelige investeringer og i de kommende år vil føre til betydelig lånoptagelse. Selvstyret forsyner selskabet med en egenkapital på op til 2.100 mio. kr. frem til 2025. Derudover vil selskabet skulle lånefinansiere godt 1.500 mio. kr. til lufthavnene i Nuuk og Ilulissat. I forbindelse med lånoptaget forventes selvstyret at stille garantier op mod 2.000 mio. kr. Dette er for at forbedre selskabets finansieringsmuligheder og for at begrænse rentekomkostninger.

Andre af selvstyrejede aktieselskaber forventes også at investere og øge gældsætningen i de kommende år. Selvstyrets nuværende gældsætning er imidlertid lav. De samlede gælds- og garantiforpligtelser for Landskassen og de selvstyrejede aktieselskaber forventes at stige fra 4,1 mia.kr. i 2017 til 6 mia.kr. i 2022, hvilket vil svare til omkring 41 % af BNP, hvilket i international sammenhæng er lavt.

Den øgede gældsætning vil bidrage til en øget eksponering af Landskassen, som håndteres ved, at der udarbejdes en ny gælds- og likviditetspolitik.

Budgetøkonomisk analyse

Selvom nutidsværdiberegningerne viser, at det er økonomisk fordelagtigt at investere i den nye lufthavnsstruktur, er det ikke ensbetydende med, at der opnås en række besparelser, der kan anvendes til andre formål. Dette er illustreret med en budgetøkonomisk analyse, hvor pengestrømme fra landskassens perspektiv analyseres. Den budgetøkonomiske analyse viser, at Alternativscenarie 1 kan gennemføres uden, at der er behov for at finde yderligere besparelser eller gennemføre skattestigninger. Alternativscenarie 2 vil derimod medføre behov for yderligere finansiering i 2023-2025 i størrelsesordenen 500 mio. kr.

Det følger af sagens natur, at reinvesteringsbehovet i de øvrige lufthavne naturligvis ikke ændres, som følge af valget mellem de her opstillede alternativer. Det løbende investeringsbehov indgår derfor ikke i modellerne.

Følsomhedsanalyse

Analysen er udarbejdet med afsæt i en række estimater, hvortil der knytter sig forskellige grader af usikkerhed. For at illustrere analysens robusthed over for ændringer i de centrale forudsætninger er der udarbejdet en række følsomhedsanalyser, som giver et overblik over, hvordan resultaterne ændrer sig, når de centrale forudsætninger ændrer sig.

Følsomhedsanalysen viser, at resultatet er særligt følsomt over for:

- Beregningsresultatet er følsomt over for valg af tidshorisont. De grundlæggende beregninger er foretaget for en periode på 25 år. Hvis man i stedet anvender en periode på 30 år bliver flere positive betalinger medregnet. Nutidsværdien af Alternativ 1 er 712 mio. kr. ved en 30-årig tidshorisont mod 280 mio. kr. ved en tidshorisont på 25 år. For Alternativ 2 bliver nutidsværdien positiv på 155 mio. kr. ved en 30-årig tidshorisont mod minus 241 mio. kr., når perioden er 25 år.
- Beregningsresultatet er meget følsomt over for vækst i passagergrundlaget. Den historiske vækst har været på 5 pct. årligt i perioden 1995-2016. I beregningerne er forsigtigt forudsat en vækst på 2 pct. fra 2023. Hvis der i stedet for en vækst på 2 pct. regnes med en vækst på 5 pct. om året, bliver nutidsværdien af Alternativ 1 forbedret fra 280 mio. kr. til 1.748 mio. kr. I Alternativ 2 bliver nutidsværdien tilsvarende forbedret fra minus 241 mio. kr. til 1.227 mio. kr., hvis væksten i passagergrundlaget bliver 5 pct. årligt. Basisscenariet forudsættes uændret, da ændringen i vækstforudsætningen tænkes knyttet til en ny lufthavnsstruktur.

- Beregningsresultatet er meget følsomt over for besparelser på billetpriser. Hvis billetprisbesparelsen ændres fra 1.000 kr. pr. atlantrejse til 1.100 kr. ændres nutidsværdien af Alternativ 1 fra 280 mio. kr. til 467 mio. kr. Tilsvarende ændres nutidsværdien af Alternativ 2 på minus 241 mio. kr. til minus 54 mio. kr.
- De grundlæggende beregninger er foretaget ved anvendelse af en diskonteringsrente på 4%, i overensstemmelse med vejledning i samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger. Følsomhedsberegningerne viser imidlertid, at rangordningen mellem alternativernes nutidsværdier ikke ændres, hvis diskonteringsrenten ændres til 3 %. Resultatet er derfor ikke følsomt over for en ændring af diskonteringsrenten.

Analysens hovedkonklusion er, at alternativ 1 samfundsøkonomisk er det mest fordelagtige, fulgt af alternativ 2 og at basisscenariet er det samfundsøkonomisk mindst fordelagtige. Denne indbyrdes samfundsøkonomiske rangorden af de belyste alternativer ændres ikke som følge af følsomhedsanalyserne. Analysens konklusioner bliver derfor ikke påvirket af de undersøgte forudsætningsændringer. Konklusionerne er således meget robuste.

Beskrivelse af forudsætninger i Basisscenariet og Alternativscenarie 1 og 2

Lufthavn	Basisscenarie			Alternativscenarie 1			Alternativscenarie 2		
	Operatør	Type	Længde	Operatør	Type	Længde	Operatør	Type	Længde
Nuuk	MIT	Regional lufthavn	950 m	KAIR	Atlant-lufthavn	2.200 m	KAIR	Atlant-lufthavn	2.200 m
Ilulissat	MIT	Regional lufthavn	840 m	KAIR	Atlant-lufthavn	2.200 m	KAIR	Atlant-lufthavn	2.200 m
Qaqortoq	MIT	Heliport	-	KAIR	Regional Luft-havn	1.500 m	KAIR	Regional lufthavn	1.500 m
Kangerlussuaq	MIT	Atlant-lufthavn	2.810 m	MIT	Heliport	-	MIT	Regional lufthavn	1.500 m
Narsarsuaq	MIT	Atlant-Luft-havn	1.830 m	MIT	Heliport	-	MIT	Heliport	-

Tabel: Skematisk overblik over lufthavne i de forskellige scenarier

Beskrivelse af Basisscenariet

I basisscenariet er der inkluderet løbende reinvesteringer i de eksisterende lufthavne. Basis-scenariet inkluderer således reinvesteringer i landingsbaner, terminalbygninger og forsyningsanlæg samt driftsmateriel i alle eksisterende lufthavne, såvel atlantlufthavne som regionale lufthavne.

Herudover er følgende inkluderet i basisscenariet:

- Udgift til videreførelse af Kangerlussuaq som atlantlufthavn.
- Overskud som Mittarfeqarfiit opnår som følge af driften af den eksisterende lufthavnsstruktur.
- Øgede skatteindtægter i anlægsperioden som følge af anlægsarbejderne i Kangerlussuaq.

Beskrivelse af Alternativscenarie 1

Alternativscenarie 1 baserer sig i store træk på forudsætningerne i Kalaallit Airports A/S' forretnings- og finansieringsplan, der bygger på de beslutninger Inatsisartut har truffet om banelængder samt de tekstanmærkninger, der er vedtaget i finansloven, men med den modifikation, at der ses på den samlede lufthavnsstruktur.

Alle øvrige lufthavne og heliports er medtaget i analysen med samme aktivitetsniveau som i dag, bortset fra Kangerlussuaq og Narsarsuaq, der i Alternativscenarie 1 omdannes til heliporte med tilpasset aktivitet.

Forudsætninger i Alternativscenarie 1:

- Lufthavnene i Kangerlussuaq og Narsarsuaq omlægges til heliporte, som fortsat ejes af Selvstyret og drives af Mittarfeqarfiit. Aktivitetsniveauet tilpasses i overensstemmelse hermed.
- Alternativscenarie 1 inkluderer ligesom Basisscenariet reinvesteringer i landingsbaner, terminalbygninger og forsyningsanlæg samt alle indenrigslufthavne. Anlægsbevillinger fra Selvstyret finansierer disse reinvesteringer.
- Selvstyret forventes at indskyde egenkapital i Kalaallit Airports A/S til at etablere atlantlufthavne i Nuuk og Ilulissat, samt en regional landingsbane i Qaqortoq subsidiært at optage et landskasselån forventeligt med henblik på videreudlån til Kalaallit Airports A/S. Der henvises herom til bemærkningerne til §§ 5 og 7.
- Der forventes løbende driftsunderskud i Qaqortoq Lufthavn, som modsvares af Kalaallit Airports A/S' overskudsgivende aktiviteter i Nuuk og Ilulissat.
- Det årlige forventede overskud hos Kalaallit Airports A/S indregnes, da Kalaallit Airports A/S er 100% ejet af Selvstyret.
- Når Kangerlussuaq ikke længere er i drift som atlantlufthavn betyder det, at Mittarfeqarfiit får behov for et større tilskud for at sikre en balanceret drift. Tilskuddet er beregnet på baggrund af tal fra Mittarfeqarfiits rapport "Driftsøkonomiske konsekvens-

beregninger i forbindelse med ny lufthavnsinfrastruktur”. Det løbende tilskud til Mit-tarfeqarfiit antages først at have effekt fra 2023, når de nye lufthavne er i drift.

- Skatteprovenu som følge af bruttobeskatning af udenlandsk arbejdskraft er indregnet i analysen.
- Etablering af de nye atlantlufthavne i Nuuk og Ilulissat vil medføre en overflytning af atlantpassagererne fra Kangerlussuaq til de nye lufthavne. Dette vil resultere i sparede rejseudgifter og sparet rejsetid. Den årlige billetbesparelse i 2018 estimeres til ca. 1.000 kr. pr. billet. Idet de 1.000 kr. fremskrives til 2023, og idet det relevante passagergrundlag i 2023 estimeres til ca. 142.000 passagerer, vil besparelsen for samfundet som følge af reducerede billetpriser udgøre 74 mio. kr. i 2023.
- Det estimeres, at hver atlantpassager i gennemsnit kan reducere rejsetiden med tre timer ved etableringen af de nye lufthavne i Nuuk og Ilulissat. Værdien af transporttid for forretningsrejsende, besøgsrejsende, turister og nødvendighedsrejser estimeres til 147 kr. pr. time i 2023. Med udgangspunkt i disse estimater, kan værdien af sparet rejsetid for samfundet herefter estimeres til 32 mio. kr. i 2023, hvor besparelsen for første gang indtræder. Bemærk, at den sparede rejsetid ikke er ”penge i lommen” for de rejsende, men en teoretisk pengemæssig kvantificering af de rejsendes tidsforbrug.
- Aktivitetsniveauet i Kangerlussuaq og Narsarsuaq bliver reduceret mærkbart ved om-lægning af atlanttrafikken. Dette vil uundgåeligt få konsekvenser for lokalsamfundet. Der er i dag ca. 500 fastboende i Kangerlussuaq og ca. 140 fastboende i Narsarsuaq, hvoraf hovedparten er beskæftiget i de 2 lufthavne eller inden for tilknyttede services. De fleste af disse job vil forsvinde eller for en dels vedkommende flytte. Det er derfor lagt til grund, at hovedparten af indbyggerne i Kangerlussuaq og Narsarsuaq vil flytte. Der er i beregningerne afsat en pulje på i alt 30 mio. kr. til løsning af flytte- og boligspørgsmål i forbindelse med tilpasninger i Kangerlussuaq. Den konkrete udmøntning af beløbene må nødvendigvis afhænge af, hvordan fraflytningerne bliver tilrettelagt i praksis.
- Yderligere er der i relation til flytteudgifter og personaleboliger regnet med, at reinvesteringerne fra Basissceneriet er videreført ind i Alternativscenerierne, selvom reinvesteringer i personaleboliger var reduceret i takt med lufthavnenes reduktion. Det antages således i såvel Basis- som Alternativscenerierne, at der er reinvesteringer i personaleboliger for 33,5 mio. kr. i 2023 (fordelt over 10 år herfra).
- Selvstyret er i dag forpligtet til at opretholde en række services i form af helikopterflyvninger samt transport med skib i Sydgrønland, for at sikre landets beboere videre-transport fra Narsarsuaq til de forskellige byer og bygder. Disse servicekontrakter beløber sig til 30 mio. kr. årligt i 2017 inklusive tillægskontrakter, bl.a. vedrørende en ekstra helikopter i fire måneder på 7,5 mio. kr. Mindst halvdelen af den subsiderede trafik i Sydgrønland vedrører strækningen Qaqortoq – Narsarsuaq. En ny lufthavn i Qaqortoq vil medføre besparelser på helikopterflyvningerne. Det estimeres, at ca. 50% af helikopterflyvningerne kan spares væk, svarende til mindst 18,9 mio. kr. årligt med virkning fra 2023. Hertil kommer en skønsmæssigt fastsat besparelse på 2,25 mio. kr. på en tillægskontrakt på 4,5 mio. kr. til indkvartering og forplejning af passagerer, der

er strandede på grund af dårligt vejr eller operationelle hindringer. Alt i alt er der således indregnet en årlig besparelse på servicekontrakterne på 21,2 mio. kr.

Beskrivelse af Alternativscenarie 2

Alternativscenarie 2 indeholder de samme forudsætninger som Alternativscenarie 1, men med enkelte justeringer:

- Kangerlussuaq omlægges til en regional lufthavn på 1.500 meter i stedet for en heliport, hvilket medfører større reinvesteringsudgifter på ca. 500 mio. kr., mod de 75 mio. kr. i Alternativscenarie 1 som heliport.
- Driften af banen i Kangerlussuaq ændres også, så den afspejler en regional landingsbane frem for en heliport. Det er estimeret, at Mittarfeqarfiit vil have brug for et samlet driftstilskud på 75 mio. kr. om året med Kangerlussuaq som regional landingsbane, frem for 60 mio. kr. med Kangerlussuaq som heliport i Alternativscenarie 1.

Omfanget af og konsekvenserne for den fortsatte anvendelse af Kangerlussuaq og Narsarsuaq afdækkes i 2 arbejdsgrupper bestående af repræsentanter fra Grønlands Selvstyre, Qeqqata Kommunia og Kommune Kujalleq. Det ligger uden for nærværende forslag at anvise en endelig plan for den fremtidige anvendelse og drift af lufthavne i Kangerlussuaq og Narsarsuaq.

3.2 Forholdet til Inatsisartutlov nr. 26/2016 om kommunernes og Grønlands Selvstyres budgetter og regnskaber (herefter budgetloven)

3.2.1 Kapitalindskud i Kalaallit Airports A/S

Forslaget giver Naalakkersuisut mulighed for at foretage kapitalindskud i Kalaallit Airports A/S. Den samlede anlægssum for anlæg af lufthavne i Ilulissat, Nuuk og Qaqortoq skønnes til 3,5 mia. kr. (januar 2017-priser), som dels finansieres ved kapitalindskud i Kalaallit Airports A/S og dels ved at selskabet optager langfristede lån.

Det samlede behov for egenkapital i Kalaallit Airports A/S skønnes på den baggrund til omkring 2,1 mia. kr. (januar 2017-priser). Heraf er der på nuværende tidspunkt indskudt 294 mio. kr. Fremtidige kapitalindskud i Kalaallit Airports A/S kan ske i form af anvendelse af en række ekstraordinære og ordinære indtægter for Grønlands Selvstyre.

Der skal tilvejebringes bevillingsmæssig hjemmel efter gældende regler for kontant indskud dels apportindskud. På FL 2018, hovedkonto 10.13.11 Kontante udgifter til aktieselskaber er som tekstanmærkning nr. 1 skabt hjemmel for anvendelse af en række indtægter til Grønlands Selvstyre som kontant indskud i Kalaallit Airports A/S. Tekstanmærkningen vil i fornødent omfang blive videreført på senere finanslove.

Det foreslås i § 5, at Naalakkersuisut bemyndiges til at indskyde kontant kapital i Kalaallit Airports A/S med op til 2,1 mia. kr. (januar 2017-priser) som egenkapital og ansvarlig låne-

kapital. Finansieringen af kapitalindskuddet er nærmere beskrevet i tekstanmærkning på FL 2018, hovedkonto 10.13.11 Kontante udgifter til aktieselskaber.

Kapitalindskuddet finansieres delvist ved investering af indestående i Fonden for Langsigtede investering, jf. § 18 i budgetloven. Fondens formål er at investere fondens midler til at underbygge langsigtede økonomiske hensyn. Fondens midler skal investeres, så der på lang sigt opnås betryggende sikkerhed, størst muligt afkast og de bedst mulige samfundsøkonomiske virkninger af fondens midler.

Det er vurderingen, at investering i Kalaallit Airports A/S som led i selskabets samlede finansiering af anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq er omfattet af formålet med Fonden for Langsigtede Investeringer.

Herudover finansieres kapitalindskuddet gennem en række konkrete indtægter til Grønlands Selvstyre som ikke indgår i Fonden for Langsigtede Investeringer.

Der er på FL 2018, Tekstanmærkning til hovedkonto 10.13.11 tilvejebragt bevillingsmæssig hjemmel for anvendelse af disse indtægter som kapitalindskud i Kalaallit Airports A/S således:

”1. I det omfang Grønlands Selvstyre modtager særlige udbytter fra Tele Greenland A/S for årene 2017, 2018 og 2019, bemyndiges Naalakkersuisut til på baggrund af disse udbytter at indskyde i alt op til 250 mio. kr. i kapitalindskud i Kalaallit Airports A/S.

2. I det omfang Grønlands Selvstyre modtager særligt udbytte fra Royal Greenland A/S for 2017, bemyndiges Naalakkersuisut til på baggrund af dette udbytte at indskyde i alt op til 70 mio. kr. i kapitalindskud i Kalaallit Airports A/S.

3. I det omfang Grønlands Selvstyre modtager særlige udbytter fra andre helt eller delvist selvstyrejede aktieselskaber for 2017, bemyndiges Naalakkersuisut til på baggrund af disse udbytter at indskyde i alt op til 100 mio. kr. i kapitalindskud i Kalaallit Airports A/S. Subsidiært bemyndiges Naalakkersuisut til at afhænde aktieposter for en værdi af op til 100 mio. kr. og indskyde dette salgsprovenu i Kalaallit Airports A/S.

4. I det omfang der fra Landskassens Regnskab i 2016, 2017, 2018 og 2019 er overskud ved Landskassens Regnskab, bemyndiges Naalakkersuisut til at indskyde disse overskud som kapitalindskud i Kalaallit Airports A/S.

5. I forbindelse med ophør af nuværende pensionsforsikringsordninger oprettet i PFA Soraar-neq Pensionsforsikringsaktieselskab kan der forventes betydelige engangsindtægter. I det omfang Grønlands Selvstyre modtager sådanne indtægter bemyndiges Naalakkersuisut til at indskyde disse midler som kapitalindskud i Kalaallit Airports A/S.

6. Naalakkersuisut bemyndiges til at indskyde eventuelle tilbageførsler af mindreforbrug på anlægsprojekter i 2018, 2019, 2020, 2021 og 2022 med op til 50 mio. kr. årligt som kapitalindskud i Kalaallit Airports A/S.

7. Naalakkersuisut bemyndiges til at anvende provenuet fra eventuel bruttobeskatning af udefra kommende arbejdskraft i forbindelse med anlæggelse af landingsbaner med tilhørende terminalanlæg og vejanlæg i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq til kapitalindskud i Kalaallit Airports A/S.

8. Naalakkersuisut bemyndiges til at tegne aktiekapital i Kalaallit Airports A/S med et beløb, der modsvarer værdien af og berigtiges ved apportindskud af et eller begge Grønlands Selvstyres bestående lufthavnsanlæg i Nuuk og i Ilulissat med tilhørende faste ejendomme, tekniske anlæg og løsøre eller dele deraf. Fysisk overtagelse af apportindskud kan finde sted senere end kapitalforhøjelse ved apportindskud. Naalakkersuisut kan forpligte Kalaallit Airports A/S til at udleje de indskudte lufthavnsanlæg i Ilulissat og i Nuuk til Grønlands Selvstyre v/ Mit-tarfeqarfiit indtil ibrugtagning af international lufthavn i Nuuk henholdsvis Ilulissat. I lejeperioden oppebærer Mit-tarfeqarfiit indtægter og afholder udgifter forbundet med drift af de bestående lufthavnsanlæg.”

3.2.2 *Garanti for og lån til Kalaallit Airports A/S*

Det foreslås i § 7, at Naalakkersuisut bemyndiges til, med godkendelse af Inatsisartuts Finans- og Skatteudvalg, at stille garanti for lån, der ydes af eksterne långiver til Kalaallit Airports A/S til finansiering af anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat. Garanti indebærer, at Grønlands Selvstyre eventuelt vil kunne blive forpligtet til at betale garantibeløbet. Op-lysning herom vil blive noteført i landskassens regnskab.

Det foreslås i § 7, at Naalakkersuisut som alternativ til garanti kan optage lån og foretage ud-lån til Kalaallit Airports A/S til finansiering af anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat.

Garantier og erklæringer eller optagelse af lån skal ske inden for rammerne af § 6 i budgetlo-ven. Naalakkersuisut kan alene optage lån eller stille garanti for lån til investering i bolig-, erhvervs- eller infrastrukturprojekter, såfremt brugerbetaling, reducerede offentlige udgifter eller afledte offentlige merindtægter som minimum kan finansiere de med lånet forbundne renter og afdrag. Det er endvidere en betingelse, at de nævnte investeringer skal understøtte den langsigtede finanspolitiske holdbarhed.

Det er vurderingen, at garanti for lån eller lån til Kalaallit Airports A/S som led i selskabets samlede finansiering af anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og i Ilulissat overholder be-tingelserne i § 6 i budgetloven.

Forinden udstedelse af garantier og erklæringer eller optagelse af lån, skal der i henhold til Budgetregulativ 2008 af 17. juni 2008 indhentes en økonomisk og juridisk erklæring fra uvildige eksperter. I samme forbindelse forelægges forretningsgrundlag for Kalaallit Airports A/S og en vurdering af overholdelse af relevante paragraffer i Inatsisartutlov om kommunernes og Grønlands Selvstyres budgetter og regnskaber.

3.2.3 Budgetbalance

Efter § 2, stk. 1, jf. stk. 2, nr. 1-3 i budgetloven, skal der over 4 år være balance på de samlede offentlige finanser (Grønlands Selvstyre og kommunerne).

Det er vurderingen, at forslag til kapitalindskud i Kalaallit Airports A/S samt eventuel garanti for eller lån til selskabet, som led i selskabets samlede finansiering af anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq i det hele skal anses som investeringer på anlægsområdet.

På det foreliggende grundlag viser indregning af disse anlægsinvesteringer i budgetoverslagsårene for Grønlands Selvstyres finanslove og de kommunale budgetforslag, at der vil være balance på de samlede offentlige finanser i årene 2018-2021.

3.3 Mittarfeqarfiit – drift af underskudsgivende helikopterflyvepladser og lufthavne

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

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

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

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

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

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget forventes ikke at have administrative konsekvenser for erhvervslivet.

En velfungerende lufthavnsstruktur er nødvendig for at binde Grønland sammen med omverdenen og sikre Grønlands position i en stadig mere globaliseret verden. Ikke mindst nye atlantlufthavne er et vigtigt forbindelsesled til at fremme handel med udlandet, idet disse reducerer afstanden mellem virksomheder og markeder.

Det overordnede mål med lufthavnsbyggerierne er at opnå en trafikstruktur, der kan lede til mere konkurrence, reduktioner af de totale omkostninger ved transporten og sænkning af billetpriser til gavn for både befolkningen, erhvervslivet og udvikling af turismen, som i dag er begrænset af de høje transportomkostninger og intern transport, der er tidskrævende og omstændelig.

I relation til økonomiske konsekvenser for erhvervslivet indgår disse hovedsageligt i den samfundsøkonomiske analyse som kvalitative parametre, idet konsekvenserne for erhvervslivet primært består af dynamiske/afledte effekter, som er svære at kapitalisere retvisende.

De nye atlantlufthavne vil betyde besparelser for de rejsende, så som turister og udenlandske forretningsfolk. Eventuelle nye flyruter til de nye lufthavne vil være med til at øge antallet af turister og forretningsfolk i Grønland, og en øget turisme vil få en række positive effekter:

1. Flere turister resulterer i øget beskæftigelse inden for turismen.
2. Øget turisme resulterer i øgede investeringer i hoteller og restauranter.
3. Nye hoteller og restauranter vil tiltrække investorer og skabe job indenfor bygge- og anlæg, samt inden for hotel og restaurationsbranchen.

En bedre infrastruktur for lufthavnene vil ligeledes kunne fremme produktiviteten i resten af samfundet:

1. Produktionsvirksomhederne vil kunne transportere materialer og halvfabrikata samt varer til slutkunden lettere, billigere og hurtigere.
2. Erhvervslivet vil opleve, at transportomkostninger og rejsetid vil blive reduceret. Det vil bidrage til at sænke omkostningsniveauet og øge konkurrenceevnen.

3. Servicevirksomhederne vil kunne komme ud til kunderne hurtigere og lettere.
4. Endelig forventes en ny lufthavnsinfrastruktur at give øget konkurrence, der igen kan medføre lavere priser, hvilket igen kan stimulere erhvervsudviklingen.

Samtidig med at Kalaallit Airports skal udbygge lufthavnene i Nuuk og Ilulissat, samt nyanlægge en lufthavn i Qaqortoq, står andre selvstyrejede aktieselskaber overfor en række investeringer. De offentlige investeringer sker på et tidspunkt, hvor samfundet har oplevet et økonomisk opsving.

Anlæg og byggeri af lufthavne indebærer betydelig bygge- og anlægsarbejder, og der vil være behov for flere bygge- og anlægsarbejdere, end det er muligt at rekruttere i Grønland. For at undgå overophedning i byggebranchen kan der indhentes tilbud ved internationalt udbud og ved international indhentning af underhåndsbud i overensstemmelse med international praksis og med anvendelse af udenlandsk arbejdskraft. Der forventes betydelige afledte effekter af de nye lufthavne, og derfor er det også vigtigt at tænke mulighederne for en forøget tilgang af hjemmehørende arbejdskraft, ikke mindst af unge til bygge- og anlægssektoren.

Det kan derfor være hensigtsmæssigt at målrette uddannelsespolitiske tiltag og gennemføre reformtiltag for at øge udbuddet af arbejdskraft og for at optimere samfundets gavn af gennemførelsen af lufthavnsinvesteringerne.

Kalaallit Airports A/S skal ved internationalt udbud stille krav om, at udenlandske bygge- og anlægsarbejdere, der anvendes ved bygge- og anlægsarbejder, ansættes og aflønnes på vilkår, der svarer til løn og ansættelsesforhold, der er sædvanlige efter grønlandske forhold.

Som løn og ansættelsesvilkår, der er sædvanlige efter grønlandske forhold anses ansættelse på vilkår, der mindst svarer til relevant overenskomst, aftalt mellem Grønlands Erhverv og Sulinermik Inuussutissarsiuqartut Kattuffiat (SIK) for timelønnede Bygningshåndværkere, VVS- og EL-montorer og Entreprenørbeskæftigede, gældende i perioden 1. april 2016 til 31. marts 2019 eller anden relevant overenskomst på det grønlandske arbejdsmarked.

5. Konsekvenser for miljø, natur og folkesundhed

Forslaget forventes ikke at have konsekvenser for folkesundheden.

Forslaget fastlægger rammebetingelserne for anlæg, finansiering og drift af lufthavnene. Det beror på anden lovgivning, herunder Inatsisartutlov om flyvepladser og Landstingslov om beskyttelse af miljøet, om der kan gives tilladelse til de påtænkte anlæg og herunder vilkårene herfor.

Kalaallit Airports A/S har gennemført de påkrævede VVM-undersøgelser for lufthavnene i Nuuk og Ilulissat og naturkonsekvensvurdering for lufthavnen i Qaqortoq. Undersøgelserne

er under offentlig høring med henblik på endelig godkendelse i maj 2018. Det er på det foreliggende grundlag ikke muligt at oplyse, hvilke virkninger, forslaget kan medføre for miljø og natur, men der er ikke under selskabets hidtidige undersøgelser fundet indikationer på væsentlig negativ påvirkning af miljø og natur.

I Nuuk og i Ilulissat er der eksisterende lufthavne. Disse vil blive forlænget til 2200 meter. I begge lufthavne vil der ske en trafikforøgelse som følge af flytning af eksisterende lufttrafik fra Kangerlussuaq og som følge af en generel stigning i lufttrafikken. Forøget trafik med større flytyper vil medføre større støjbelastning og større udledninger fra flymotorer.

Den miljømæssige behandling af anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat sker i henhold til gældende lovgivning og herunder selvstyrets bekendtgørelse om vurdering af visse anlægs virkninger på miljøet og betaling for miljøtilsyn. Kalaallit Airports A/S har foretaget anmeldelse om anlæg af international lufthavn i Nuuk og i Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq, jf. § 5, stk. 4 i Selvstyrets bekendtgørelse om vurdering af visse anlægs virkninger på miljøet og betaling for miljøtilsyn.

Der skal udarbejdes en Vurdering af Virkninger på Miljøet (VVM-redegørelse) ved anlæg af international lufthavn i henholdsvis Nuuk og Ilulissat. Kalaallit Airports A/S udarbejder VVM-redegørelserne. VVM-redegørelserne skal sikre, at Naalakkersuisut får de nødvendige oplysninger om et anlægs sandsynlige påvirkninger på miljøet, når der skal gives godkendelse til etablering. VVM-redegørelserne skal ligeledes være med til at sikre, at Naalakkersuisut ved en godkendelse har de nødvendige oplysninger for fastsættelse af vilkår, der kan minimere et anlægs negative påvirkninger på miljøet. Der er fastsat procedurer for borgerinddragelse i VVM-processen.

I forbindelse med Naalakkersuisuts behandling af VVM-redegørelsen og indkomne hørings svar, vil der blandt andet blive taget stilling til eventuelle vilkår for anlægsarbejdernes tilrettelæggelse. De eksisterende lufthavnsanlæg i Nuuk og i Ilulissat skal være i drift i hele anlægsfasen, hvorfor det må forventes, at der vil være behov for, at en stor del af anlægsarbejdet kan foregå uden for de tidspunkter, hvor de eksisterende lufthavne er i anvendelse.

Anlæg af regional lufthavn i Qaqortoq er ikke direkte VVM-pligtigt, men falder under VVM-bekendtgørelsens bilag 2 på grund af landingsbanens længde på 1500 meter. Anlæg på VVM-bekendtgørelsens bilag 2 skal screenes for at afgøre, om projektet er VVM-pligtigt. Etableringen af lufthavnen i Qaqortoq blev i den forbindelse vurderet til ikke at være VVM-pligtig. Etableringen af lufthavnen kræver, at der udarbejdes en naturkonsekvensvurdering i henhold til § 41 i Landstingslov om naturbeskyttelse.

6. Konsekvenser for borgerne

Det overordnede mål med lufthavnsbyggerierne er, at opnå en trafikstruktur, der kan lede til mere konkurrence, reduktioner af de totale omkostninger ved transporten og sænkning af billetpriser til gavn for både lokalbefolkningen, erhvervslivet og udvikling af turismen, som i dag er begrænset af de høje transportomkostninger og besværlig tilgængelighed.

Der henvises i øvrigt til afsnit 3 og 4 i de almindelige bemærkninger.

7. Andre væsentlige konsekvenser

Anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat vil medføre en nedsat anvendelse af lufthavnene i Kangerlussuaq og Narsarsuaq samt tilhørende servicefunktioner. Det vil blandt andet medføre reduktion i antallet af medarbejdere, der er knyttet til beflyvningen, drift og vedligeholdelse, køkken- og cafeteria, hoteldrift mv.

Omfanget og konsekvenserne af den fortsatte anvendelse af Kangerlussuaq og Narsarsuaq afdækkes i 2 arbejdsgrupper bestående af repræsentanter fra Grønlands Selvstyre, Qeqqata Kommunia og Kommune Kujalleq.

8. Høring af myndigheder og organisationer m.v.

Forslaget er den 15. januar 2018 offentliggjort på høringsportalen på www.naalakkersuisut.gl med høringsfrist den 19. februar 2018.

Forslaget har i perioden 15. januar til den 19. februar 2018 været i høring hos følgende høringsparter:

Formandens Departement

Departementet for Natur og Miljø

Departementet for Finanser og Skatter

Departementet for Råstoffer

Departementet for Fiskeri og Fangst

Departementet for Erhverv, Arbejdsmarked, Handel og Energi

Departementet for Sociale Anliggender, Familie, Ligestilling og Justitsvæsen

Departementet for Sundhed

Departementet for Uddannelse, Kultur, Forskning og Kirke

Departementet for Selvstændighed, Udenrigsanliggender og Landbrug

KANUKOKA

Avannaata Kommunia

Kommune Qeqertalik

Qeqqata Kommunia

Kommuneqarfik Sermersooq

Kommune Kujalleq

KANUNUPE

SIK (Sulinermik Inuussutissarsiateqartut Kattuffiat)

Grønlands Erhverv (GE)

Mittarfeqarfiit

Nukissiorfiit

Royal Arctic Line A/S

Asiaq

Grønlandsbanken A/S

BankNordik A/S

Visit Greenland A/S

Der er ved høringsfristens udløb modtaget høringssvar fra:

Departementet for Natur og Miljø (ingen bemærkninger)

Departementet for Finanser og Skatter

Departementet for Råstoffer (ingen bemærkninger)

Departementet for Fiskeri og Fangst (ingen bemærkninger)

Departementet for Erhverv, Arbejdsmarked, Handel og Energi

Qeqqata Kommunia

Kommuneqarfik Sermersooq

Kommune Kujalleq

Grønlands Erhverv (GE)

Mittarfeqarfiit

Grønlandsbanken A/S

Kalaallit Airports A/S

Generelt:

Der er i høringssvar stillet forslag til ændringer i nærværende forslag til inatsisartutlov med tilhørende bemærkninger.

Svar:

Forslagene er indgået i arbejdet med den endelige udformning af forslaget.. Nogle af forslagene er indarbejdet andre er ikke indarbejdet.

Der er i høringssvar rejst spørgsmål om økonomi samt efterlyst en samfundsøkonomisk konsekvensanalyse ved anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq. Det bemærkes at afsnit 3.1.2 i de Almindelige bemærkninger ikke var indarbejdet på tidspunktet for høring af forslag til Inatsisartutlov.

Svar:

Inatsisartut har på EM2015 truffet beslutning om anlæg af en række lufthavne. Inatsisartut har på EM 2017 truffet beslutning om finansieringsrammen for anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq.

Forslaget fastlægger rammerne for Grønlands Selvstyres bidrag til egenfinansieringen og de organisatoriske rammer for projektering, anlæg og senere drift af lufthavnene.

Naalakkersuisut har den 29. november 2017 meddelt Kalaallit Airports A/S etableringstilladelse til lufthavne i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq i henhold til § 2, stk. 2 i Landstingslov nr. 12 af 5. december 2008 om flyvepladser. Etableringstilladelsen er betinget af, at Kalaallit Airports A/S forelægger lånevilkår og garantistillelse samt licitationsresultat for Naalakkersuisut til godkendelse.

I henhold til Finanslov 2018, tekstanmærkning nr. 4 til hovedkonto 10.13.11 Kontante udgifter til aktieselskaber er Naalakkersuisut bemyndiget til med godkendelse af Inatsisartuts Finans- og Skatteudvalg, at stille garantier for lån ydet af eksterne långivere til Kalaallit Airports A/S på op til 2 mia. kr., subsidiært at optage landskasselån på op til 2 mia. kr. og videreudlåne disse til Kalaallit Airports A/S.

Forinden der udstedes eventuelle garantier skal der i henhold Budgetregulativ 2008 af 17. juni 2008 indhentes en økonomisk og juridisk erklæring fra uvildige eksperter.

Forslag til Inatsisartutlov om rammebetingelser for anlæg, drift og finansiering af international lufthavn i Nuuk og i Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq fastlægger rammerne for Grønlands Selvstyres bidrag til egenfinansieringen og de organisatoriske rammer for projektering, anlæg og senere drift af lufthavnene.

Forslaget til Inatsisartutlov udgør ikke en samfundsøkonomisk konsekvensanalyse ligesom forslaget ikke tager stilling til lånevilkår, krav om garantistillelse eller licitationsresultatet. Stillingtagen til det endelige anlæg og byggeri samt finansieringen heraf beror på Inatsisartuts behandling af forslaget, Naalakkersuisuts behandling af lånevilkår, krav om garantistillelse og licitationsresultatet samt Finans- og Skatteudvalgets behandling af garantistillelse.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 3 Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige, herunder pkt. 3.1 med redegørelse for Samfundsøkonomisk konsekvensvurdering ved udbygning af lufthavne samt pkt. 4 Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Mittarfeqarfiit:

Mittarfeqarfiit har rejst en række juridiske og praktiske spørgsmål knyttet til anlæg af international lufthavn i Nuuk og den samtidig beflyvning af Nuuk i anlægsperioden. Mittarfeqarfiit har rejst spørgsmål om indvirkningen på personalet i Ilulissat, Kangerlussuaq, Nuuk og Narsarsuaq.

Det er Mittarfeqarfiits anbefaling, at det snarest bliver afklaret hvordan overgangen i praksis kommer til at ske, så rettidig planlægning kan ske i forhold til den parallelle drift der skal pågå under anlæggelsen.

Mittarfeqarfiit bemærker at usikkerheden omkring den fremtidige rolle for lufthavnene i Kangerlussuaq og Narsarsuaq skaber utryghed blandt medarbejderne. Det skaber samtidig udfordringer i forhold til rekruttering og fastholdelse af kvalificeret arbejdskraft særligt til vitale stillinger og funktioner i forbindelse med lufthavnsdriften. Mittarfeqarfiit vurderer derfor løn- og personaleforhold, der skal iværksættes for at kunne rekruttere og fastholde de nødvendige medarbejdere.

Mittarfeqarfiit har opbygget de nødvendige kompetencer og erfaringer med drift af lufthavne under arktiske forhold. Kalaallit Airports A/S udbyder en række tjenester knyttet til drift af lufthavnene i Ilulissat, Nuuk og Qaqortoq. Mittarfeqarfiit har ønsket at byde på disse tjenester. Grønlands Selvstyre har imidlertid meddelt Mittarfeqarfiit at den nettostyrede virksomhed ikke på det nuværende lovgrundlag kan byde på varetagelse af opgaver for Kalaallit Airports A/S.

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

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

Svar:

Der pågår drøftelser mellem Mittarfeqarfiit og Kalaallit Airports A/S om driften af de eksisterende lufthavne frem til færdiggørelse af de nye lufthavne i Ilulissat og Nuuk. Det er forventningen, at Mittarfeqarfiit driver lufthavnene indtil de nye lufthavne er færdige og afholder udgifter og oppebærer indtægterne forbundet hermed.

Der pågår drøftelser med luftfartsmyndighederne om koncessionsforhold og sikkerheds-spørgsmål knyttet til den samtidige drift og anlæg af lufthavn i Nuuk.

Kalaallit Airports A/S kan købe bestående materiel og udstyr, hvis det kan indgå i driften af de nye lufthavne og Mittarfeqarfiit ikke skal anvende det på de øvrige lufthavne og heliporte, der drives af Mittarfeqarfiit.

Kalaallit Airports A/S og Mittarfeqarfiit vil i løbet af de kommende måneder drøfte tidspunkt og procedure for apportindskud, drift og ansvar forbundet med overgang af eksisterende lufthavne i Ilulissat og Nuuk til Kalaallit Airports A/S. Spørgsmål vedr. Mittarfeqarfiits nuværende medarbejdere vil ligeledes blive drøftet.

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

Mittarfeqarfiit er en del af den offentlige forvaltning under Grønlands Selvstyre. Mittarfeqarfiit er en nettostyret virksomhed. I Grønlands Selvstyres, Budgetregulativ 2008 er i pkt. 11 Nettostyrede virksomheder beskrevet således:

”De nettostyrede virksomheder er kendetegnet ved, at de direkte er underlagt politisk ledelse, og at landskassen direkte hæfter for deres virksomhed. Juridisk er de en del af hjemmestyret. I modsætning til den almindelige forvaltning er deres formueforhold og regnskabsafklæggelse dog delvist selvstændige i forhold til landskassen.”

Mittarfeqarfiits virksomhed er reguleret i FL 2018, hovedkonto 72.26.02 Grønlands Lufthavne, Mittarfeqarfiit. I tekstanmærkning nr. 1 til hovedkonto 72.26.02 fremgår:

”Naalakkersuisut bemyndiges til at indgå aftaler med eksterne samarbejdspartnere vedr. Mittarfeqarfiits primære driftsområder. Aftalerne må ikke overstige den samlede bevilling og må ikke gå ud over budgetoverslagsårene.”

I budgetspecifikationen til FL 2018, hovedkonto 72.26.02 anføres, at Mittarfeqarfiits opgave er at drive Selvstyrets lufthavne og helikopterflyvepladser og indtil videre energiforsyningen og hotellerne i Kangerlussuaq og Narsarsuaq. Mittarfeqarfiit har ikke herudover bemyndigelse til at sælge tjenesteydelser, som indtægtsdækket virksomhed.

Hvis Mittarfeqarfiit skal kunne byde på opgaver i konkurrence med private, forudsætter dette en politisk beslutning herom samt at der skabes hjemmel hertil, f.eks. ved en tekstanmærkning på finansloven eventuelt kombineret med stiftelse af et selskab til de kommercielle aktiviteter.

Det er Naalakkersuisuts vurdering, at store investeringer i infrastruktur mest hensigtsmæssigt organiseres i privatretligt regi. Det sikrer en entydig organisation og opgavevaretagelse og

skaber klarhed for eksterne långivere. Det er vurderingen, at etablering af Kalaallit Airports A/S er nødvendig for at give eksterne långivere sikkerhed for, at driften af lufthavnene og servicering af eksterne lån ikke påvirkes af driften af øvrige lufthavne i Grønland.

Departementet har løbende drøftet Mittarfeqarfiits rolle som nettostyret virksomhed – både set i lyset af Kalaallit Airports A/S' projekter og den nye lufthavnsstruktur generelt. Departementet vurderer, at de punkter som Mittarfeqarfiit rejser i høringssvaret, allerede og løbende er drøftet med Mittarfeqarfiit med henblik på, at disse skal belyses og udredes løbende i den igangværende proces.

Kommuneqarfik Sermersooq:

Kommuneqarfik Sermersooq ser fortsat positivt på planer for anlæggelse af en international lufthavn i Nuuk, hvilket er i tråd med transportkommissionens anbefalinger fra 2009. Realiseringen af lufthavnen i Nuuk vil have store positive effekter for hele samfundet og derfor er der i høj grad opbakning til projektet fra Kommuneqarfik Sermersooq. Derudover anerkender Kommuneqarfik Sermersooq Inatsisartuts interesse for, at Naalakkersuisut indgår i dialog med kommunerne omkring kommunernes omkostninger til infrastruktur i forbindelse med anlæggelse af lufthavne.

Høringssvaret er afgivet med forbehold for politisk behandling.

Svar:

Høringssvaret giver ikke anledning til bemærkninger.

Grønlandsbanken A/S:

Banken finder, at der er tale om en acceptabel ejerskabsmodel og at forslaget sikrer de rammer, der skal til for at et projekt af den givne størrelse kan realiseres. Dermed forekommer loven om rammebetingelser i sin helhed som relevant.

Forinden den efterfølgende stillingtagen til byggeri og finansiering af lufthavne udestår naturligvis stadig en del forarbejder, herunder konkrete beregninger for totaløkonomien i projektet. I de almindelige bemærkninger afsnit 6 fremhæves det overordnede mål med lufthavnsbyggerierne at være en trafikstruktur, der kan lede til mere konkurrence, reduktioner af de totale omkostninger ved transporten og sænkning af billetpriser til gavn for både lokalbefolkningen, erhvervslivet og udvikling af turisme. Forinden stillingtagen bør også gives en vurdering af landskassens følsomhed, alternativ byggetakt og muligheder for prisreduktioner, økonomiske følsomhedsberegninger og afklaring af forhold for Mittarfeqarfiit.

Svar:

Der henvises til generelt svar ovenfor om økonomiske spørgsmål.

Hensynet til landskassens følsomhed, alternativ byggetakt og muligheder for prisreduktioner, og økonomiske følsomhedsberegninger vil indgå i vurdering af licitationsresultat og finansieringsvilkår.

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

Qeqqata Kommunia:

Qeqqata Kommunia har rejst en række spørgsmål til baggrunden for og det økonomiske rationale for den samlede lufthavnsinvestering og efterlyst en samfundsøkonomisk konsekvensanalyse. Qeqqata Kommunia finder det vanskeligt at kommentere på forslag til inatsisartutlov uden relevante baggrundsmaterialer.

Qeqqata Kommunia bemærker at Transportkommissionen ikke konkluderede at en samlet investering i de 3 lufthavne var hensigtsmæssigt.

Qeqqata Kommunia bemærker, at selvstyret skal stille garanti for lån der ydes til Kalaallit Airports A/S. Det er i strid med hidtidig selvstyrestrategi. Qeqqata Kommunia finder det bekymrende at samfundet skal stille garanti for så store og usikre investeringer, hvor der samtidig ikke er åbenhed om de økonomiske konsekvenser.

Qeqqata Kommunia bemærker at ny lufthavnsstruktur må formodes at påvirke Mittarfeqarfiits virksomhed og økonomiske resultat. Qeqqata Kommunia anfører at Kalaallit Airports overtager eller flytter det overskud, som Kangerlussuaq genererer til Mittarfeqarfiit og Landskassen. Det er uklart hvad der så skal finansiere Mittarfeqarfiit og landskassen i fremtiden.

Qeqqata Kommunia finder det uheldigt, at der oprettes flere og flere selskaber. Qeqqata Kommunia vurderer, at det er en meget administrativ tung og dyr løsning som Selvstyre følger. Qeqqata Kommunia foreslår at alle landets lufthavne drives af ét selvstyrejet selskab. Alternativt at lufthavene i Qeqqata Kommunia overdrages et selskab med selvstyre og Qeqqata Kommunia som ejere, eventuelt sammen med private.

Svar:

Der henvises til generelt svar ovenfor om økonomiske spørgsmål.

Grønlands Selvstyre, Mittarfeqarfiit berøres i sagens natur af en omlægning af trafikstrukturen og anlæg af nye lufthavne. Det ligger uden for nærværende forslag til inatsisartutlov at

anvise en ny og endelig virksomhedsplan for Mittarfeqarfiiit. En ny og endelig virksomhedsplan for Mittarfeqarfiiit og finansieringen heraf vil bero på en række administrative og politiske drøftelser og beslutninger.

Det er Naalakkersuisuts vurdering, at store investeringer i infrastruktur mest hensigtsmæssigt organiseres i privatretligt regi. Det sikrer en entydig organisation og opgavevaretagelse og skaber klarhed for eksterne långivere. Det er vurderingen at etablering af Kalaallit Airports A/S er nødvendig for at give eksterne långivere sikkerhed for, at driften af lufthavnene og servicering af eksterne lån ikke påvirkes af driften af øvrige lufthavne i Grønland.

Som anført i bemærkningerne til forslaget, afdækkes omfanget og konsekvenserne af den fortsatte anvendelse af lufthavnen i Kangerlussuaq i en arbejdsgruppe med repræsentanter fra Grønlands Selvstyre og Qeqqata Kommunia. Det ligger uden for nærværende forslag til inatsisartutlov at anvise en endelig plan for den fremtidig anvendelse og drift af lufthavnen i Kangerlussuaq.

Grønlands Erhverv:

Grønlands Erhverv ser positivt på udviklingen af den grønlandske infrastruktur, når det sker til gavn for såvel borgere som erhvervsliv. En afgørende forudsætning er dog, at nye store investeringer sker på et veldokumenteret drifts- og samfundsøkonomisk grundlag samt under hensyn til en sammenhængende logistik for landet som helhed.

Det er Grønlands Erhvervs opfattelse, at der mangler nødvendigt analysearbejde og herunder samfundsøkonomisk konsekvensanalyse. Grønlands Erhverv efterlyser samtidig en stillingtagen til, hvad der skal ske med lufthavnene i Kangerlussuaq og Narsarsuaq og herunder betydningen for Mittarfeqarfiiit.

Svar:

Der henvises til generelt svar ovenfor om økonomiske spørgsmål.

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

Som anført i bemærkningerne til forslaget afdækkes omfanget og konsekvenserne af den fortsatte anvendelse af lufthavnene i Kangerlussuaq og Narsarsuaq en arbejdsgruppe med repræsentanter fra Grønlands Selvstyre og Qeqqata Kommunia og Kommune Kujalleq. Det ligger uden for nærværende forslag til inatsisartutlov at anvise en endelig plan for den fremtidige anvendelse og drift af lufthavnene i Kangerlussuaq og Narsarsuaq.

Departementet for Erhverv, Arbejdsmarked, Handel og Energi:

Departementet har fremsendt forslag til præciseringer i og ændringer til lovtækt og bemærkninger.

Departementet har anført, at det bør sikres at vedtægterne for Kalaallit Airports A/S konsekvensrettes, når forslag til inatsisartutlov er vedtaget.

Svar:

Departementets forslag er indgået i arbejdet med udformning af det endelige forslag til inatsisartutlov med bemærkninger.

Vedtægterne for Kalaallit Airports A/S vil blive justeret i fornødent omfang efter vedtagelse af forslaget.

Kalaallit Airports A/S:

Kalaallit Airports A/S har stillet en række forslag til præciseringer i og ændringer til lovtækt og bemærkninger som omhandler selskabets organisation, virksomhed, takstprincipper, finansiering og udbud samt præcisering af anlægsopgavernes omfang og udstrækning.

Forslagene er koncentreret om at skabe entydige og klare rammer for anlæg, drift og finansiering af anlæg af international lufthavn i Nuuk og Ilulissat og regional lufthavn i Qaqortoq.

Svar:

Departementet har på møde med Kalaallit Airports A/S drøftet selskabets forslag. Forslagene og de efterfølgende drøftelser er indgået i arbejdet med udformning af det endelige forslag til inatsisartutlov med bemærkninger.

Der er i forslagens kapitel 4 indarbejdet bestemmelser, som gør det muligt med anvendelse af udenlandske bygge- og anlægsarbejdere på internationalt konkurrencedygtige lønvilkår. Kalaallit Airports A/S vil skulle drive sin virksomhed inden for rammerne af nærværende forslag og anden gældende lovgivning, herunder landstingsforordning om arbejdstageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse.

Bemærkninger til forslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til stk. 1-2

Forslaget har som overordnet formål at fastlægge rammebetingelserne for anlæg, finansiering og drift af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq.

Med forslaget fastlægges rammerne for Kalaallit Airports A/S' anlæg, finansiering og drift af de kommende internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat og regional lufthavn i Qaqortoq. Kalaallit Airports A/S kan efter behov stifte datterselskaber til varetagelse af anlæg og drift af lufthavene. Der henvises tillige til forslagets § 3, stk. 2.

Forslaget danner tillige grundlag for selskabets optagelse af lån til delvis finansiering af anlæggene.

Det er vurderingen, at der må skabes et klart lovgrundlag for de betydelige infrastrukturinvesteringer. Kalaallit Airports A/S, såvel som eksterne investorer, skal vide, hvorledes anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat og regional lufthavn i Qaqortoq finansieres, herunder forholdet mellem selskabets egenkapital og lånekapital. Eksterne långivere skal kunne vurdere, hvor store lån, der kan tilbydes og på hvilke vilkår.

Det foreslås i stk. 2, at Kalaallit Airports A/S såvel som Grønlands Selvstyre kan stifte nye selskaber til varetagelse af opgaverne efter forslagets § 1, stk. 1. Der er herved lagt vægt på at skabe størst mulig fleksibilitet i organiseringen i forhold til finansiering, anlæg og drift af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq.

Til § 2

Bestemmelsen fastslår, at Kalaallit Airports A/S som bygherre og ejer skal stå for anlæg og drift af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat. Kalaallit Airports A/S er stiftet med det formål at anlægge, eje og drive lufthavne i Nuuk, Ilulissat samt Qaqortoq og dermed beslægtet virksomhed, anlæg og bygninger.

Nyanlæg af offentlig infrastruktur, der er nødvendiggjort af anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat og som ikke ellers ville være blevet etableret anses omfattet af forslagets § 2. Tilsvarende anses reetablering eller omlægning af bestående offentlig infrastruktur, der beskadiges eller nødvendiggjort som følge af anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat, som omfattet af forslagets § 2.

Anlæg af de enkelte lufthavne skal ske under iagttagelse af gældende regler for anlæg af lufthavne med tilhørende landingsbaner, jf. Landstingslov om flyvepladser og anden relevant lovgivning, herunder trafikstyrelsens bestemmelser for anlæg af lufthavne.

Lufthavnene anlægges som offentlige lufthavne til erhvervsmæssig anvendelse til national og international beflyvning. Lufthavnene opføres med en banelængde på op til 2200 meter.

Den endelige placering og dimensionering af lufthavnene med tilhørende terminalanlæg og infrastruktur fastlægges i samarbejde mellem Grønlands Selvstyre, de berørte kommuner og Kalaallit Airports A/S og således at lufthavnene kan indgå i den samlede landsdækkende infrastruktur til lufttransport med fastvingede fly.

Til § 3

Til stk. 1

Bestemmelsen fastslår, at Kalaallit Airports A/S som bygherre og ejer skal stå for anlæg og drift af regional lufthavn i Qaqortoq. Kalaallit Airports A/S er stiftet med det formål at anlægge, eje og drive lufthavne i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq og dertil beslægtet virksomhed, anlæg og bygninger.

Nyanlæg af offentlig infrastruktur, der er nødvendiggjort af anlæg af regional lufthavn i Qaqortoq og som ikke ellers ville være blevet etableret anses omfattet af forslaget § 3. Tilsvarende anses retablering eller omlægning af bestående offentlig infrastruktur, der beskadiges eller er nødvendiggjort som følge af anlæg af regional lufthavn i Qaqortoq, som omfattet af forslaget § 3.

Anlæg af de enkelte lufthavne skal ske under iagttagelse af gældende regler for anlæg af lufthavne med tilhørende landingsbaner, jf. Landstingslov om flyvepladser og anden relevant lovgivning, herunder trafikstyrelsens bestemmelser for anlæg af lufthavne.

Lufthavnene anlægges som offentlige lufthavne til erhvervsmæssig anvendelse til national og international beflyvning.

Den endelige placering og dimensionering af lufthavnene med tilhørende terminalanlæg og infrastruktur fastlægges i samarbejde mellem Grønlands Selvstyre, de berørte kommuner og Kalaallit Airports A/S, og således at lufthavnen kan indgå i den samlede landsdækkende infrastruktur til lufttransport med fastvingede fly.

Der pågår fortsat studier vedrørende placering, vind og turbulens vedrørende anlæg af lufthavn i Qaqortoq. Forholdene på den foreløbige placering er forbundet med vanskelige forhold i vinterperioden.

Til stk. 2

Naalakkersuisut er efter forslaget bemyndiget til at bestemme, at opgaver omfattet af § 3, stk. 1 skal overlades til andre offentlige myndigheder eller selskaber ejet af Grønlands Selvstyre og dermed ikke varetages af Kalaallit Airports A/S.

Denne mulighed kan blive relevant i forbindelse med Kalaallit Airports A/S' låneoptagelse, hvis inkluderingen af lufthavnene i Qaqortoq kan forhindre eller fordyre låneoptagelsen. Ifølge Kalaallit Airports A/S' prognoser, vil lufthavnen i Qaqortoq ikke kunne drives med overskud og det kan ikke udelukkes, at anlæg og drift af regional lufthavn i Qaqortoq må udskilles fra Kalaallit Airports A/S som vilkår for lån til delvis finansiering af international lufthavn i Nuuk og Ilulissat.

Ved overdragelse til en offentlig myndighed eller et af selvstyret ejet selskab finder forslaget ikke anvendelse på anlæg, drift og finansiering af regional lufthavn i Qaqortoq. Der vil i givet fald skulle tilvejebringes særskilt grundlag og bevilling for anlæg og drift af regional lufthavn i Qaqortoq.

Til § 4

Bestemmelsen fastslår, at Kalaallit Airports A/S afholder anlægsudgifterne til anlæg af international lufthavn i Nuuk og i Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq. Anlægsudgifterne finansieres ved egenkapital og låneoptagelse.

Anlægsudgifterne til anlæg af international lufthavn i Nuuk og i Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq finansieres således, at Kalaallit Airports A/S opretholder formel og reel ejerskab til lufthavnene og den efterfølgende drift.

Bestemmelse skal ses i sammenhæng med kapitel 2 og de øvrige bestemmelser i kapitel 3 og tjener som indledning til den nærmere regulering forslagets §§ 5-7.

Til § 5

Til stk. 1

Bestemmelsen bemyndiger Naalakkersuisut til at gennemføre et samlet kontant kapitalindskud i Kalaallit Airports A/S på op til 2,1 mia. kr. (januar 2017-priser). Kapitalindskuddet vil tidsmæssigt ske over en periode. Kapitalindskud vil ske løbende i takt med, at Grønlands Selvstyre oppebærer de indtægter, der skal finansiere kapitalindskuddet, jf. ovenfor i kapitel 3.2.1 i de almindelige bemærkninger.

Til stk. 2

Til brug for Kalaallit Airports A/S låneoptagelse, kan Naalakkersuisut afgive bindende erklæring om, at Grønlands Selvstyre vil gennemføre et samlet kontant kapitalindskud i Kalaallit Airports A/S på op til 2,1 mia. kr. (januar 2017-priser). Erklæringen kan omfatte delvis egen-

finansiering af international lufthavn i Nuuk og Ilulissat samt fuld egenfinansiering af regional lufthavn i Qaqortoq.

Til § 6

Til stk. 1

Det foreslås, at Naalakkersuisut bemyndiges til at gennemføre og tegne kapitalforhøjelse i Kalaallit Airports A/S.

Til stk. 2

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med forslaget § 5.

Naalakkersuisut bemyndiges til at gennemføre og tegne en kontant kapitalforhøjelse på op til 2,1 mia. kr. (2017-priser)

Der henvises i øvrigt til kapitel 3 i de almindelige bemærkninger.

Til stk. 3

Naalakkersuisut bemyndiges til at tegne aktiekapital i Kalaallit Airports A/S med et beløb, der modsvarer værdien af og berigtiges ved apportindskud af Grønlands Selvstyres bestående lufthavnsanlæg i Nuuk og i Ilulissat bestående af faste ejendomme, tekniske anlæg eller dele deraf. Formålet er først og fremmest at sikre, at Kalaallit Airports A/S dermed overtager retten til de eksisterende ejendomme og anlæg og de hertil hørende arealrettigheder.

Fysisk overtagelse af apportindskud kan finde sted senere end kapitalforhøjelsen ved apportindskud. Indskud vil blive formaliseret ved sædvanligt og endeligt skøde til registrering og meddelelse af arealtildeling fra de berørte kommuner som arealmyndighed. Naalakkersuisut kan i vilkårene for kapitalforhøjelsen forpligte Kalaallit Airports A/S til at udleje de indskudte lufthavnsanlæg i Ilulissat og i Nuuk til Grønlands Selvstyre indtil det tidspunkt, hvor de nye internationale lufthavne tages i brug. I lejeperioden oppebærer Mittarfeqarfiit indtægter og afholder udgifter forbundet med drift af de bestående lufthavnsanlæg.

Apportindskuddet kan kombineres med en betingelse om tidsmæssig forskydning af den fysiske overtagelse. Det kan være relevant i forhold til spørgsmål om f.eks. pligt til forsikring og den skattemæssige behandling af økonomiske relationer mellem Kalaallit Airports A/S og Grønlands Selvstyre.

Til stk. 4

Kalaallit Airports A/S overtager ikke eksisterende kontraktforpligtelser knyttet til de eksisterende lufthavne. Tilsvarende overtager Kalaallit Airports A/S ikke ansvaret for eventuel jordforurening på de bygninger, anlæg og arealer, som selskabet overtager ved apportindskud. Forpligtelserne forbliver hos den part, som måtte have ansvaret for eksisterende kontraktfor-

pligtelser og en eventuel forurening fra den aktivitet, der hidtil har været udøvet på de overdragne bygninger, anlæg og arealer.

De omhandlede aktiver tilhører Grønlands Selvstyre v/ Mittarfeqarfiit forud for apportindskud i Kalaallit Airports A/S. Værdiansættelsen ved apportindskud vil ske under forudsætning af, at der ikke består nogen jordforurening.

Såfremt Kalaallit Airports A/S senere pådrages omkostninger som følge af jordforurening, som bestod forud for tidspunktet for apportindskud, friholder Grønlands Selvstyre Kalaallit Airports A/S herfor. Der gøres note om denne eventualforpligtelse i landskassen regnskab.

Til § 7

Det foreslås, at Naalakkersuisut bemyndiges til at stille garanti for lånoptagelsen i regi af Kalaallit Airports A/S for at holde renterne på lånet lave. Dette forventes at kunne give en rentebesparelse for et kommende lån. Grønlands Selvstyre har i mange år fastholdt et princip om ikke at stille garanti for optagelse af lån i sine selskaber. Dette for at sikre, at selskabernes bestyrelser holder fokus på at sikre en ansvarlig drift, herunder i henhold til aktieselskabsloven blandt andet at følge op på planer, budgetter og lignende, samt tage stilling til rapporter om selskabets likviditet, ordrebeholdning, væsentlige dispositioner, overordnede forsikringsforhold, finansieringsforhold, pengestrømme og særlige risici.

Anlæg af de pågældende lufthavne er af fundamental national interesse, som Grønlands Selvstyre kan forventes at skulle hæfte for, hvis økonomien i projekterne skrider. Lave renteomkostninger vil desuden komme landet til gode, samlet set.

Garanti kan stilles for lån til midlertidig finansiering af Kalaallit Airports A/S i byggeperioden, langfristet finansiering og midlertidig finansiering af en del af selvstyrets kapitalindskud.

Naalakkersuisut bemyndiges subsidiært til at optage landskasselån og videreudlåne disse til Kalaallit Airports A/S.

Naalakkersuisut forhandler størrelsen på og vilkårene for garanti eller landskasselån med de eksterne långivere, der herefter forelægges Inatsisartuts Finans- og Skatteudvalg til godkendelse.

Følgende fremgår af tekstanmærkning nr. 4 til Hovedkonto 10.13.11 Kontante udgifter til aktieselskaber:

”Nr. 4

Ekstern finansiering

Naalakkersuisut bemyndiges til, med godkendelse af Inatsisartuts Finans- og Skatteudvalg, at stille garantier for lån ydet af eksterne långivere til Kalaallit Airports A/S på op til 2,0 mia. kr., subsidiært at optage landskasselån på op til 2,0 mia. kr. og videreudlåne disse til Kalaallit Airports A/S”

Til § 8

Til stk. 1-2

Lufthavnsprojekterne indebærer gennemførelsen af så betydelige bygge- og anlægsarbejder, at der vil være behov for flere bygge- og anlægsarbejdere, end det er muligt at rekruttere i Grønland.

For at undgå mangel på arbejdskraft i den grønlandske byggebranche og for at holde de samlede anlægspriser nede foreslås, at Kalaallit Airports A/S kan indhente tilbud på bygge- og anlægsaftaler og tildeling af ordrer om bygge- og anlægsaftaler internationalt og ved international indhentning af underhåndsbud i overensstemmelse med god international praksis.

Udbud kan for eksempel ske på internationalt kendte aftalevilkår og betingelser. Det gør det muligt, at opgaverne kan udbydes i en global konkurrence for at holde anlægsudgifterne for denne type projekter på et internationalt konkurrencedygtigt niveau.

De mest internationalt anerkendte entrepriseretlige aftalevilkår er FIDIC-aftalevilkårene, der dominerer primært i den vestlige del af Europa, Orgalime-aftalevilkårene, der har deres primære udbredelse i Tyskland og Centraleuropa og NEC, der har sin primære udbredelse i Storbritannien og Commonwealth landene. Standardvilkårene kan tilpasses og fraviges ved aftale.

Forslaget gør det muligt at anvende de entreprisformer og de entrepriseretlige udbudsvilkår, der findes egnede, herunder eksempelvis FIDIC-aftalevilkårene. Bestemmelsen muliggør bud fra entreprenører fra flest mulige lande.

Inatsisartutlov om indhentning af tilbud i bygge- og anlægssektoren, finder ikke anvendelse på anlæg og byggeri omfattet af forslagets § 8, stk. 1. Det indebærer samtidig, at AP 95 ikke finder anvendelse, med mindre det aftales mellem Kalaallit Airports A/S og de respektive entreprenører.

Bestemmelserne skal sikre, at tilbudsgivning og ordretildeling kan ske under internationalt konkurrencedygtige betingelser.

Til § 9

Til stk. 1

Kalaallit Airports A/S skal sikre, at udenlandske bygge- og anlægsarbejdere, der anvendes ved bygge- og anlægsarbejder ansættes på løn- og ansættelsesvilkår, der er sædvanlige efter grønlandske forhold.

Kalaallit Airports A/S er forpligtet til i udbudsmaterialet at stille krav om, at udenlandske bygge- og anlægsarbejdere ansættes på løn og ansættelsesvilkår, der er sædvanlige efter grønlandske forhold.

Som løn- og ansættelsesvilkår, der er sædvanlige efter grønlandske forhold anses f.eks. ansættelse på løn- og ansættelsesvilkår, der svarer til overenskomst aftalt mellem Grønlands Erhverv og Sulinermik Inuussutissarsiuqartut Kattuffiat (SIK) for timelønnede Bygningshåndværkere, VVS- og EL-montører og Entreprenørbeskæftigede, gældende i perioden 1. april 2016 til 31. marts 2019 eller anden relevant overenskomst på det grønlandske arbejdsmarked.

Løn- og ansættelsesvilkår og arbejdsforhold for udenlandske bygge- og anlægsarbejdere må ikke være i strid med den for Grønland gældende lovgivning eller Grønlands Internationale forpligtelser. Løn- og ansættelsesvilkår og arbejdsforhold skal f.eks. være i overensstemmelse med lov om arbejdsmiljø og regler fastsat i medfør heraf.

Dette kan sikres ved, at Kalaallit Airports A/S i udbudsmaterialet vedlægger standard ansættelseskontrakter for forskellige kategorier af medarbejdere, der som minimum skal finde anvendelse for udenlandske bygge- og anlægsarbejdere.

Anvendelsen af disse standard ansættelseskontrakter kan samtidig danne grundlag for etablering af en fast-track procedure ved udlændingemyndighederne til behandling af ansøgninger om opholds- og arbejdstilladelse til udenlandske bygge- og anlægsarbejdere. Der henvises til de Almindelige bemærkninger pkt. 2 Hovedpunkter i forslaget.

Naalakkersuisut kan til brug for internationalt udbud udarbejde materiale, der oplyser om grønlandske arbejdsmarkedsforhold, herunder materiale om tilgængeligheden af arbejdskraft i Grønland.

Til stk. 2

Ved anvendelse af udenlandske bygge – og anlægsarbejdere vil arbejdsgiver i praksis sørge for arbejdstagers kost og logi samt arbejdsbeklædning.

Arbejdsgivers omkostninger til kost, logi og arbejdsbeklædning kan indregnes ved opgørelse af timelønnen efter stk. 1.

Det beror på et konkret skøn hvad der kan anses som et rimeligt niveau for indregning. Der kan tages udgangspunkt i den skattemæssige værdi af fri kost i tjenesteforhold pr. person, der udgør 95,00 kr. per dag, logi 44,00 kr. per dag. I alt 139 kr. per dag 7 dage om ugen svarende

til 973 kr. Konkrete omstændigheder kan begrunde indregning med et lavere såvel som et højere niveau.

Omkostninger til lovpligtig arbejdsskadeforsikring og erhvervssygdomsforsikring samt lovpligtig sikkerhedsbeklædning og sikkerhedsudstyr kan ikke indregnes ved opgørelse af timelønnen efter stk. 1.

Til § 10

Bestemmelsen svarer i det væsentligste til § 10 d i Inatsisartutlov om bygge- og anlægsarbejder ved storskalaprojekter.

Til stk. 1

Udenlandske bygge- og anlægsarbejdere vil udføre arbejde i Grønland i en afgrænset periode og i en afgrænset arbejdsrelation. Det foreslås, at udenlandske bygge- og anlægsarbejdere optjener ret til feriegodtgørelse i den tid de udfører arbejde i Grønland.

Landstingslov om ferie finder ikke anvendelse på udenlandske arbejdstagere i Grønland. Landstingslov om ferie indeholder ufravigelige regler om ret til løn under ferie og feriegodtgørelse for medarbejdere omfattet af grønlandsk ret. Ferielovens regler kan være til hinder for at kunne udbyde bygge- og anlægsopgaver internationalt.

Til stk. 2

Det foreslås at udenlandske bygge- og anlægsarbejdere optjener ret til feriegodtgørelse fra påbegyndelsen af arbejdet i Grønland. Optjeningsåret er 1 kalenderår. Hvis den udenlandske bygge- og anlægsarbejder udfører arbejde i Grønland i en kortere periode end 12 måneder, omfatter optjeningsåret alene den kortere periode.

Til stk. 3

Forslaget svarer til § 4, stk. 1 i landstingslov om ferie. Der kan maksimalt optjenes 200 ferietimer uanset den faktiske beskæftigelse i optjeningsperioden. Begrebet normalbeskæftigelse fortolkes i overensstemmelse med Landstingslov om ferie.

For hver times normalbeskæftigelse optjenes 0,096 times ferie. Det vil sige, at hvis man er fuldtidsansat og dermed har en årlig arbejdsnorm på 2080 timer, svarer dette til 199,68 ferietimer. Det forudsættes, at antallet af ferietimer afrundes efter almindelige afrundingsregler. De 200 timer svarer til 5 ugers ferie, hvilket er gældende efter landstingslov om ferie.

For deltidsansatte, med 20 ugentlige arbejdstimer og en årlig arbejdsnorm på 1040 timer, optjenes 99,84 ferietimer. Dette antal ferietimer afrundes til 100 timer, hvilket ud fra en ugentlig arbejdsnorm på 20 timer også svarer til 5 ugers ferie.

Til stk. 4

Arbejdsgiveren er forpligtet til at udbetale feriegodtgørelse. Feriegodtgørelsen udbetales med op til 200 timer og med en timeløn, der svarer til arbejdstagerens gennemsnitlige løn pr. arbejdstime i optjeningsåret.

Den gennemsnitlige løn pr. time beregnes som den samlede løn udbetalt i optjeningsperioden delt med antal udførte arbejdstimer i optjeningsperioden.

Arbejdsgiveren kan ikke benytte den normale lønsats ved beregning af feriegodtgørelse. Arbejdsgiveren skal foretage en beregning af bygge- og anlægsarbejderens gennemsnitlige løn for hver arbejdstime i optjeningsåret, herunder de timer, hvor der er oppebåret tillæg som følge af overarbejde, natarbejde og lignende.

Arbejdsgiveren skal derefter benytte den beregnede gennemsnitlige løn for hver arbejdstime i optjeningsåret ved beregning af feriegodtgørelse.

Til stk. 5

Det foreslås at udbetaling skal ske ved udgangen af et optjeningsår eller i forbindelse med en fratrædelsesrejse. Udbetaling af feriegodtgørelse er ikke betinget af afholdelse af ferie. Det beror på aftale mellem arbejdsgiver og den udenlandske bygge- og anlægsarbejder om der afholdes ferie i tilknytning til udbetaling af feriegodtgørelse.

Til § 11

Bestemmelsen svarer i det væsentligste til § 11 i Inatsisartutlov om bygge- og anlægsarbejder ved storskalaprojekter.

Til stk. 1

Udenlandske bygge- og anlægsarbejdere vil ved sygdom og tilskadekomst belaste det grønlandske sundhedsvæsen. Kalaallit Airports A/S skal sikre, at arbejdsgivere, der anvender udenlandske bygge- og anlægsarbejdere tegner forsikring til dækning af omkostningerne forbundet hermed.

Arbejdsgiver skal indgå aftale med det grønlandske sundhedsvæsen om behandling af udenlandske bygge- og anlægsarbejdere, betalingen herfor samt forsikringsdækning til sikkerhed for betaling.

Arbejdsgiver skal endvidere indgå aftale med det grønlandske sundhedsvæsen om en sundhedsmæssig screening af udenlandske bygge- og anlægsarbejdere, der skal udføre bygge- og anlægsarbejde omfattet af forslagets § 8, stk. 1. Det skal herved særligt sikres, at udenlandske bygge- og anlægsarbejdere ikke lider af smitsomme sygdomme.

Udenlandske bygge- og anlægsarbejdere, der ansættes til at udføre bygge- og anlægsarbejde udbudt i medfør af forslagets § 8, stk. 1 vil alene blive beskæftiget ved det konkrete bygge- og anlægsarbejde. Det konkrete bygge- og anlægsarbejde beskrives i ansættelseskontrakten og kan omfatte et eller flere af de 3 lufthavnsprojekter. En arbejds- og opholdstilladelse vil blive givet til dette specifikke bygge- og anlægsarbejde. Hvis ansættelsesforholdet ophører, vil arbejds- og opholdstilladelse automatisk bortfalde med den konsekvens, at den pågældende ikke længere lovligt kan opholde sig i Grønland, og den ansatte vil således skulle rejse ud af Grønland.

Der er ikke i forslaget stillet specifikke krav til sundhedspersonalets uddannelsesmæssige baggrund. Kravet skal sikre, at arbejdsgiver stiller sundhedspersonale til rådighed, som sikrer udenlandske bygge- og anlægsarbejdere tilstrækkelig og relevant sundhedsmæssig betjening ved sygdom og tilskadekomst.

Til stk. 2

Naalakkersuisut bemyndiges til at fastsætte regler, som skal medvirke til at sikre, at udenlandske bygge- og anlægsarbejdere, der udfører arbejde i Grønland, ikke lider af smitsomme sygdomme eller i øvrigt har en svagelige sundhedsmæssig tilstand. Reglerne fastsættes i samarbejde med de grønlandske sundhedsmyndigheder.

Til § 12

Bestemmelsen svarer i det væsentligste til § 10 i Inatsisartutlov om bygge- og anlægsarbejder ved storskalaprojekter.

Bestemmelsen definerer, hvad der forstås ved begrebet ”udenlandsk bygge- og anlægsarbejder”, der benyttes i forslagets kapitel 4. Ved en udenlandsk bygge- og anlægsarbejder forstås enhver arbejdstager, der opfylder alle kravene i forslagets § 12, stk. 1, nr. 1-3. Forslagets § 12, stk. 1, nr. 1-3, er kumulative.

I § 12, stk. 1, nr. 2, er den ”bestemte periode” defineret i kontrakten mellem projektselskabet og arbejdstageren, eller projektselskabets aftalepart og arbejdstageren og vil være perioden hvor bygge- og anlægsarbejderen udføre bygge- og anlægsarbejde udbudt i medfør af forslagets § 8, stk. 1.

I § 12, stk. 1, nr. 3, skal den udførende entreprenør forstås som den entreprenør, der har indgået aftale med Kalaallit Airports A/S om bygge- og anlægsarbejde udbudt i medfør af forslagens § 8, stk. 1.

Til § 13

Inatsisartutlov om obligatorisk pensionsordning indeholder ufravigelige regler om pligt til etablering af og indbetaling til pensionsordning. Inatsisartutloven kan være til hinder for at kunne udbyde bygge- og anlægsopgaver internationalt.

Udenlandske bygge- og anlægsarbejdere, der udføre bygge- og anlægsarbejder udbudt i medfør af forslagens § 8, stk. 1 vil alene opholde sig i Grønland i en tidsbestemt periode. De udenlandske bygge- og anlægsarbejdere er ikke omfattet af målgruppen for Inatsisartutlov om obligatorisk pensionsordning.

Til § 14

Til stk. 1-2

Kalaallit Airports A/S meddeles frit råderum inden for selskabets samlede virksomhed og drift af lufthavnsaktiviteter samt til lufthavnene tilgrænsende forretningsområder. Bestemmelsen giver mulighed for, at Kalaallit Airports A/S, inden for sin samlede virksomhed, kan varetage opgaver, der isoleret set sker på ikke-forretningsmæssige vilkår. Den samlede virksomhed skal dog ske på forretningsmæssige vilkår og med overskud for øje.

Det har afgørende betydning for den samlede forretning og dermed for selskabets evne til at reducere takster og honorere kravene fra långiver, at takstprincipper, incitamentsstrukturer i takstprincipper og ikke mindst øvrige aktiviteter forbundet med selskabets virksomhed kan ske på forretningsmæssige vilkår inden for international praksis på området. Øvrige aktiviteter forbundet med lufthavnens drift er eksempelvis (ikke udtømmende) taxfree-butikker, restaurationer, butiksdrift, serviceindustri, groundhandling og tårntjeneste. Groundhandling er servicering af et fly mens det er på jorden og (normalt) er parkeret ved en gate i en lufthavn.

Indtægter fra takster, betalinger og salg i lufthavnen såvel som indtægter fra eventuel udlicitering eller bortforpagtning af forretningsområder eller bestemte funktioner tilfalder Kalaallit Airports A/S. Selskabets indtægter anvendes til den løbende drift, til at vedligeholde forpligtelser på lån henholdsvis foretage løbende vedligehold etc.

Kalaallit Airports A/S' vedtægter skal ved Inatsisartutlovens vedtagelse og ikrafttræden bringes i overensstemmelse hermed.

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

Til § 15

Til stk. 1 og 2

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med forslagets § 14.

Bestemmelsen omfatter alene takster forbundet med flyselskabers anvendelse af lufthavnen. Bestemmelsen omfatter f.eks. start- og landingstakster, opholdstakst, åbningstakst, miljøtakst, samt betaling for tankning, handling og administration. Derimod omfatter bestemmelsen ikke prissætningen på Kalaallit Airports A/S øvrige virksomhed.

Kalaallit Airports A/S fastsætter takster og takstprincipper på markedsmæssige vilkår. Det forventes, at takster og takstprincipper fastsættes således, at selskabet kan overholde sine samlede forpligtelser, herunder over for långivere.

Taksterne kan fastsættes for hvert enkelt forretningsområde. Taksterne for de enkelte forretningsområder skal sammensættes således, at Kalaallit Airports A/S' samlede virksomhed drives med overskud.

Det forventes tillige, at takster og takstprincipper fastsættes således, at de kommende lufthavne i henholdsvis Nuuk og Ilulissat kan tiltrække såvel markant flere rejsende, herunder turister, såvel som følgeinvesteringer i det grønlandske samfund i form af overnatningskapacitet, erhvervsudvikling generelt og dynamik i samfundet og arbejdsmarkedet og deraf øgede skatteindtægter.

Til stk. 3

Takster og takstprincipper for de 2 internationale lufthavne i henholdsvis Nuuk og Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq skal godkendes af Naalakkersuisut. Godkendelse skal ske inden for rammerne af nærværende forslag. Naalakkersuisut kan ikke nægte godkendelse af takster eller takstprincipper, der er i overensstemmelse med forslagets § 14. Naalakkersuisut kan ikke pålægge Kalaallit Airports A/S at vedtage takster eller takstprincipper, som har til formål eller følge at varetage andre end selskabets interesser.

Bestemmelsen indebærer, at takster og takstprincipper ikke er reguleret af § 8 i Landstingslov nr. 12 af 5. december 2008 om flyvepladser.

Til § 16

Til stk. 1

Anlæg af lufthavne sker til varetagelse af landsplanmæssige interesser og for i højere grad at skabe en sammenhængende og landsdækkende infrastruktur til lufttransport med fastvingede fly.

Anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq kan medføre behov for anlæg af offentlig infrastruktur omfattet af den gældende byrde- og opgavefordeling mellem Grønlands Selvstyre og kommunerne og hvor kommunerne ikke kan eller bør belastes med udgifter til varetagelse af landsplanmæssige interesser.

Det foreslås, at Naalakkersuisut skal kunne indgå aftaler med kommunerne om afholdelse af omkostninger til anlæg af offentlig infrastruktur, der er nødvendiggjort af anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq.

Til stk. 2

Kalaallit Airports A/S kan ikke lade udenlandske entreprenører og udenlandske bygge- og anlægsarbejdere udføre offentlig infrastruktur, der ikke er omfattet af forslaget kapitel 2 og udbudt internationalt i medfør af forslaget § 8, stk. 1.

Nyanlæg af offentlig infrastruktur, der er nødvendiggjort af anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq og som ikke ellers ville være blevet etableret anses omfattet af forslaget kapitel 2. Tilsvarende anses reetablering eller omlægning af bestående offentlig infrastruktur, der beskadiges eller er nødvendiggjort som følge af anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq som omfattet af forslaget kapitel 2.

Kalaallit Airports A/S kan foretage internationalt udbud af anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq omfattet af forslaget kapitel 2, jf. forslaget § 8, stk. 1.

Udenlandske bygge- og anlægsarbejdere vil blive meddelt opholds- og arbejdstilladelse til opførelse af lufthavnsprojekterne. Udenlandske bygge- og anlægsarbejdere vil få opholds- og arbejdstilladelse til udførelse af bygge- og anlægsarbejde omfattet af forslaget § 8, stk. 1. Kalaallit Airports A/S kan lade udenlandske entreprenører og udenlandske bygge og anlægsarbejdere udfører offentlig infrastruktur omfattet af forslaget kapitel 2 og udbudt internationalt i medfør af forslaget § 8, stk. 1.

Det foreslås, at Naalakkersuisut skal kunne indgå aftale med Kalaallit Airports A/S om udførelse og fordeling af omkostninger til reetablering og omlægning af væsentlig offentlig infrastruktur, der beskadiges som led i anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq.

Bestemmelsen er ikke til hinder for, at Kalaallit Airports A/S og en kommune indgår aftale om, at Kalaallit Airports A/S udfører og kommunen afholder omkostninger til omlægning af eller etablering af offentlig infrastruktur, der er nødvendiggjort af anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat eller regional lufthavn i Qaqortoq.

Til § 17

Til stk. 1

Forslaget sikrer, at anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat eller regional lufthavn i Qaqortoq, jf. kapitel 2 ikke forsinkes unødigt af eventuelle uklarheder eller uenigheder om plangrundlaget.

Til stk. 2

Naalakkersuisut kan allerede efter § 9, stk. 1-2 i Inatsisartutlov om planlægning og arealanvendelse beslutte, at landsplandirektiv skal have retsvirkning som en kommuneplan, når der er tale om væsentlige samfundsmæssige interesser.

Forslaget er medtaget for, at der ikke skal opstå tvivl om Naalakkersuisuts kompetence til at sikre plangrundlaget for anlæg af internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat og regional lufthavn i Qaqortoq, jf. kapitel 2.

Til § 18

Naalakkersuisut kan allerede efter § 51 i Inatsisartutlov om planlægning og arealanvendelse, beslutte ekspropriation, når det er nødvendigt for almenvellet. Bestemmelsen er medtaget for, at der ikke skal opstå tvivl om fortolkning af planloven. Såfremt der måtte blive behov for ekspropriation, er det afgørende, blandt andet for at imødegå forsinkelser, at der ikke kan rejses spørgsmål ved hjemmelsgrundlaget for ekspropriation.

Til § 19

Det foreslås, at Landstingsforordning om søtransport af gods til, fra og i Grønland ikke finder anvendelse ved søtransport af gods til brug for anlæg af international lufthavn i Nuuk og Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq.

Entreprenøren indhenter tilbud på søtransport af gods til brug for anlæg af international lufthavn i Nuuk og Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq. Ved indhentelse af tilbud på transport kan entreprenøren sammensætte sin transport således som det findes hensigtsmæssigt med henblik på gennemførelse af det konkrete anlæg. En transport kan f.eks. sammensættes af entreprenørmateriel, sædvanlige containere og andet stykgods.

Entreprenøren kan indhente tilbud på søtransport af gods til brug for anlæg af international lufthavn i Nuuk og Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq hos enhver transportør og herunder Royal Arctic Line A/S.

Til § 20

Til stk. 1

Kalaallit Airports A/S er ejet og delvist finansieret af Grønlands Selvstyre. Det vil ikke være hensigtsmæssigt at lægge yderligere pres på selskabets likvide beredskab, ved krav om betaling af stempelafgift. Lånedokumenter i størrelsesordenen 2,1 mia. kr. vil udløse stempelafgift på 31,5 mio. kr.

Til stk. 2

Hertil kommer stempelafgift af dokumenter, der oprettes i tilknytning til apportindskud eller salg af de eksisterende lufthavne i Nuuk og Ilulissat.

Til § 21

Det foreslås, at Inatsisartutloven træder i kraft den xx. xxx 2018.