



SULEQATIGIISITSISUT
SAMARBEJDSPARTIET

XM2017/21

Tillie Martinussen

28. maj 2018

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

Der er i nærværende lovforslag tale om massive investeringer, med Landskassen som garant, og Naalakkersuisut får ret vide rammer for, at indskyde flere penge – altså at forhøje garantien om nødvendigt-, og dermed mere risiko for Landskassen til følge.

Der mangler afdækning af en række scenarier, og vi mangler fuldt udsyn til, hvordan disse opgaver kan løses, inden et eventuelt ja kan gives til igangsætning af byggerierne.

Vi har altså behov for mere gennemsigtighed.

Belysning af scenarier hvor eksterne investorer tages i betragtning, og hvor Landskassen ikke står med hele risikoen selv, kunne også ønskes.

Hvad sker der, når indtægterne på fiskeri for eksempel væsentligt reduceres?

Hvilke konsekvenser får det for Finanslovene i de enkelte år fremover, og dermed for de erhvervsaktive skatteydere vi har, når vi har år hvor der skal spares som følge af indtægtstab, eller permanent ser en nedgang i indtægterne i Landskassen?

Hvorledes hænger dette lovforslag sammen med ønsket om, at stramme mulighederne for tilflyttere som skal arbejde i Grønland?

– Her menes ikke alene med anlægsaktiviteter som hovedformål, men de tilflyttere vi har behov for, med kompetencer vi har behov for i landet.

Hvordan vil Naalakkersuisut kompensere for eventuelle indtægtstab, da renter og afdrag stadig skal afdrages, når først byggerierne er gået i gang?

- Forøge kvoter med risiko for at miste MSC-certificeringer, eller bestande i fiskeriet? Skatteforhøjelser?

Nedlukning eller nedskalering af visse services der er på Finansloven? Hvad er afvigelsesscenarioet for finansiering af renter og afdrag, og hvilke forudsætninger er der for finansiering af denne lufthavns pakke? Hvad sker der, hvis vi afgørende forsinkes i byggeriet, og hvorledes ønsker vi, at disse ekstra tab skal inddækkes og finansieres?

Hvorledes sikres det, at lokale erhvervsdrivende får en god del af kagen fra eventuelle lufthavnsbyggerier, og at kompetence opbygges i landet, ved så massive investeringer som de, i lufthavnsbyggeri?

Og endelig, hvorfor indeles byggeriet ikke i etaper, således at vi opbygger kompetence, erfaringer og kan se hvorledes projekterne udvikler sig?

Der er ingen tvivl om, at landet står overfor massive efterslæb på boligområdet, det sociale område, behov for at øge uddannelsesniveaue, sundhedssektoren og andre trængende områder.

Hvorledes skal lufthavnsbyggerier hjælpe på de helt nære problemstillinger, der er massivt behov for, at handle på?



SULEQATIGIISITSUT
SAMARBEJDSPARTIET

Der er en række ting, der synes risikabelt i den her fremlagte lov, og en række spørgsmål rejses.

* § 6, hvor Naalakkersuisut bemyndiges til alene at kunne forhøje aktiekapitalen i Kalaallit Airports over 1 eller flere omgange, synes problematisk

* Hvilke apport-indskud kan der blive tale om? Og hvilke andre Selvstyreejede, eller delvist selvstyreejede selskaber eller disses aktiver kan der her være tale om?

* Hvorledes forholder Naalakkersuisut sig til andre helt,- eller delvist selvstyreejede selskaber og lufthavnsplankens indvirkning herpå?

- Vi har set at der trækkes overskud ud af andre selskaber for at finansiere denne pakke. Således går dette overskud fra andre virksomheder ikke til nedsættelse af serviceydelser, til udvikling af selskaberne, eller til udstyr eller andre udviklende tiltag inden for rammerne af disse selskaber.

Er der en plan og en beregning af, hvilket udstyr, hvilke prisreduktioner i serviceydelser eller nødvendige re-investeringer i materiel, uddannelse, udstyr o.a. som disse selskaber så må undvære, eller potentiel inddækning af disses underskud i år fremover? – Og i så fald, hvordan forholder Naalakkersuisut sig til disse risikoscenarier, og sikrer fuld belysning overfor,- og inddragelse af Inatsisartut?

Og ligeledes mangler vi belysning af, hvilke krav der nu må stilles til styring af de offentlige udgifter, da denne pakke væsentligt reducerer råderummet for udsving, investeringer i andet ved siden af, og gør os langt mere konjunkturfølsomme, og indtægtsafhængige – uden dertil medfølgende planer for ekstra indtægter.

§ 8 stk. 2, efterlader meget vide rammer for, at undgå lovgivning der er vedtaget af en årsag, og vedtaget af Inatsisartut, og vi kan med rette stille spørgsmålstejn ved, om en omgængelsesparagraf af denne type er i tråd med ånden i et demokratisk samfund, og vi således ofrer de parlamentariske principper vi bygger vort samfund på, ved denne.

Ligesom vi kan stille spørgsmålstejn ved, om Budgetloven og de generelle finanspolitiske principper vedtaget af Inatsisartut omgås i det nærværende lovforslag som sådan, og derfor i sig selv er problematisk.

Hele Kapitel 7 i lovgivningen er også bekymrende, da denne efterlader vide rammer for, at det offentlige kan inddrage privat ejendom, uden eksplicit forklaring på hvorledes dette kan give sig udtryk. Betyder det, at Naalakkersuisut allerede er bekendt med, ejendom der er i vejen for planer for udvidelser af lufthavnen?

Hvorledes forholder Naalakkersuisut sig til eventuelle støjgener i de byer hvor der udvides? Og eventuel kompensation for værditab i boliger og ejendomme som følge af de nye anlæg?

Hvorledes vil Naalakkersuisut føre tilsyn med arbejdskraften og dennes rettigheder, da nærværende også ligger op til en høj grad af ansvar på arbejdsgivernes skuldre?

Det må antages, at der skal hentes eksternt arbejdskraft til denne opgave, så hvorledes vil Naalakkersuisut sikre lokal kompetenceudvikling i forbindelse med disse byggerier?

Hvorledes vil Naalakkersuisut sikre sig, at der i fornødent omfang sikres sundhedsbetjening til arbejdskraft der tilflytter Grønland -selv mod betaling - når landets sygehuse og sygehuspersonnel allerede er pressede, og har svært ved at rekruttere og fastholde kompetencer og vedligeholde medicin?

- Hvorledes kan dette påvirke lokale der benytter sig af sundhedsvæsenet til hverdag?

- Hvorledes sikres alle involverede ved store ulykker i anlægsarbejdet, eller miljømæssige spørgsmål der kan



SULEQATIGIISITSISUT
SAMARBEJDSPARTIET

dukke op under disse arbejder?

Og endelig mangler vi svar på; hvorledes lufthavnsafgifterne ser ud efter endt byggeri, og dermed billetpriserne og subsidierings-strukturen i de kommende servicekontrakter, og indvirkningen på lokale selskaber og lufthavnsvæsen.

En endelig plan for Kangerlussuaq og Narsarsuaq mangler, og dertil hørende information af lokalbefolkningen disse steder. Information til selvstyrejede selskaber der evt. skal lukkes, opjusteres eller nedgraderes som følge heraf, således de kan forberede deres medarbejdere, synes også at mangle i tilstrækkelig grad.

- Når vi insisterer på så høj en grad af offentlig styring af diverse selskaber, medfølger også en vis forpligtelse for tilstrækkelig information og forberedelse, en forberedelse der synes ikke gjort endnu.

Endelig er der behovet for, at afdække for offentligheden, hvilke konsekvenser det har for erhvervsliv og andre aktører, og hvorledes de skal forberede sig på medfølgende erhvervsaktiviteter efter endt byggeri – særligt henset til arbejdskraftens manglende mobilitet, kompetenceniveau og kendte problematikker i den forbindelse på arbejdsmarkedet. Ligesom det ikke står helt klart, hvilke vilkår der er givet i udbudsmaterialet, særligt mhp. at bygge i arktiske områder med mere.

Der står også klart i lovgivningen og tilhørende bemærkninger, at der endnu ikke tages stilling til typen af lån, løbetiden af disse m.fl., hvorfor der mangler belysning af disse aspekter.

Altså en grundig og gennearbejdet plan for, hvordan denne lufthavns pakke påvirker samfundet, samt en belysning af, hvorledes Kalaallit Airports A/S vil fastsætte afgifter, og hvilke krav der følger til kommunernes infrastruktur-indskud for at støtte op om disse lufthavne, samt disses finansiering – og med endnu højere grad af lånoptagelse i landet som følge.

Ikke mindst at søfartsloven ikke gælder for aktiviteter vedrørende byggerier af lufthavnene, ligesom Naalakkersuisut ikke har forholdt offentligheden, hvilke aftaler der skal indgås med udlandet særligt henset til Kangerlussuaq og Monroe-doktrinen samt Igaliku-aftalen, der stadig er gældende i verden, og som vi derfor bør forholde os behørigt til i landet.

Det er da bekymrende, at så mange gældende love og principper tilsidesættes i nærværende.

Vi mangler også endeligt svar på, hvad det vil koste ved siden af, at gennemføre op,- og nedgraderingen af diverse andre landingsbaner i landet, som sammenholdt med nærværende pakke, må skønnes at drive udgifterne og lånoptagelsen i landskassen endnu højere op, end der er lagt op til i nærværende lufthavns pakke. Her tænkes på beslutningen taget under forslag EM/2015 punkt 167.

Der er desværre flere spørgsmål end svar i nærværende rammelo, og Samarbejdspartiet ønsker disse afdækket inden en eventuel vedtagelse, og ligeledes at det afdækkes i højere grad, hvilke alternativer vi kan benytte os af, hvis ikke vi ønsker en fuld vedtagelse af nærværende lufthavns pakke, og dertil medfølgende konsekvenser. Herunder nærværende rammelo.

Vi henviser under dette forslaget til videre behandling i Finans,- og skatteudvalget, og ønsker en grundig og gennemført gennemgang af denne med inddragelse af bl.a. ovenstående spørgsmål.