



SULEQATIGIISITSUT
SAMARBEJDSPARTIET

Nuuk den 01. juni - 2018

I medfør af § 37 stk. 1 i Forretningsorden for Inatsisartut fremsætter jeg følgende spørgsmål til Naalakkersuisut:

Spørgsmål til Naalakkersuisut:

1. Kan Naalakkersuisut oplyse hvad rejsende kan forvente at skulle betale i øgede billetpriser / øgede lufthavnsafgifter, og i hvor lang tid sådanne prisforhøjelser måtte gælde, regionsvist – og i hvor mange år frem i tiden?

1 A) Ligeledes hvad finansieringens subsidieringsforudsætninger er? Henset i fht. forventet underskud på de ikke-rentable dele af luftvejsnettet med den nye lufthavns pakke?

1 B) Og bliver dette en forøgelse set i fht. i dag, på f.eks. servicekontrakterne, eller direkte på billetpriserne for rejsende?

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

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

Pengene til lufthavnenes finansiering skal jo stadig betales af.

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

3. Hvilke penge finansierer Naalakkersuisut indskuddene i Kalaallit Airports med?

- Hvor er pengene med andre ord hentet fra til indskud til lånoptagelsen?

3 A) Og hvor skal resten af indskuddene hentes fra?

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

Begrundelse:

Ud af et befolkningstal på ca. 55.800 (2015), er ca. 25.000 (2015) erhvervsdygtige. Med udsigt til en faldende arbejdsstyrke, og flere ældre, samt henset til de sociale problemer vi oplever i landet, ligesom vi oplever problemer med at få unge til at uddanne sig, kan det virke bekymrende at optage lån og stille Landskassen / Finansloven som garanti for disse lån, når størrelsesordenen er så stor.

Undertegnede har ikke kunnet finde en samlet analyse på investeringerne, herunder ingen analyser på, hvad det koster hvis man kigger frem i tiden, og indregner de risici der kan forekomme, samt det fremskrevne befolkningstal, uddannelsesniveaet generelt, planer om udvikling af flere erhverv, stramninger for tilflyttere udefra – og dermed evt. mistede indtægter i A-skatter og eventuelt fald i indtægter fra diverse erhverv.



SULEQATIGIISITSISUT
SAMARBEJDSPARTIET

Vi står overfor mange udfordringer de kommende år, og har en trafikstruktur der skal omlægges, men det kan synes forhastet, at skulle gennemføre disse over meget få dage og uger, uden et ordentligt analyseret grundlag, hvor alle konsekvenser – også en generation frem – belyses.

Særligt henset til de massive sociale problemer der findes på børne,- og ungeområdet, i sundhedsvæsenet, udfordringer på ældre-området samt efterslæbet i både boligmasse og uddannelsesniveau, samt de varslede stramninger for tilflyttende arbejdskraft, kan det synes indlysende, at en del af vore indtægter bør afsættes til disse områder, og løsning af meget nære problemstillinger for vor befolkning.

Vi mangler også en fremskuende analyse der tager faldende erhvervsaktive og stigende ældre-antal som står uden for arbejdsmarkedet, med i scenarierne ved byggeri af de nye lufthavne, og disses finansiering. Ligeledes med varslede stramninger af tilflyttere-politik, så skal den økonomiske byrde i fremtiden fordeles på langt færre hænder, og skattetrykket synes det, må som følge heraf, stige. Ligeledes ved såkaldt magre år, med faldende indtægter. Alternativt må det påregnes at der skal et markant fald i serviceydelser til, for at kunne følge med investeringerne, eller der standses udvikling, og investeringer, prisfald på serviceydelser for kunder i selvstyrejede selskaber, hvor pengene til lånoptagelsen tages fra.

Med ca. 80.000 passagerer om året, der rejser til og i Grønland, er der således en risiko for, at hver rejsende skal betale meget høje afgifter, eller billetpriser – og hvis ikke, at så skal hver skatteyder betale betydeligt mere i direkte eller indirekte skatter for at finansiere anlægget af alle 3 lufthavne, uden tilstrækkeligt belyste konsekvensberegninger fremad i tiden.

Det synes således ikke tilstrækkeligt belyst i hvilken grad vi direkte eller indirekte, som almindelige borgere, skal finansiere denne pakke, samt i hvor mange år.

Ej heller hvilke ruter vi i fremtiden så skal subsidiere, eller hvor meget passager-antallet skal stige for at dette lader sig gøre, omvendt heller ikke, hvad man kan regne med, at passager-antallet falder med, i fald billetpriser eller lufthavnsafgifter stiger for at hjælpe med finansieringen af disse.

Ligeledes har Samarbejdspartiet heller kunnet finde gode, gennemarbejdede analyser på, hvad det ville kræve af destinationerne der får nye lufthavne, af investeringer i både uddannelsesniveau, modtageapparat af gæster, strandede turister, rejsende internt i landet der strander osv., for at finansiere ovenstående pakke. Dvs. ekstra omkostninger og investeringer.

Ligesom det ikke er lykkedes at finde nogen analyser eller rapporter der sammenholder udgifterne i den planlagte lufthavns pakke med andre planlagte lånoptagelser i hele landet, og udgifter herfra, samt en samlet prioriteringsanalyse hen over de næste f.eks. 10, 20 og 30 år.

Vi ønsker nærværende besvaret inden for 10 arbejdsdage.

Tillie Martinussen
Samarbejdspartiet - Suleqatigiissitsut