



Nuuk den 01. juni - 2018

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

**Spørgsmål til Naalakkersuisut:**

**1. Findes der en rapport, en analyse eller en beregning med præcise tal på, hvad det vil koste Grønland årligt i renter og afdrag med den planlagte finansiering af de 3 lufthavne?**

- I modsat fald, hvad har Naalakkersuisut så regnet sig frem til? Pba. hvilke analyser eller beregninger?

**2. Hvilke planer eller beregninger og analyser kan Naalakkersuisut henvise til, som beregner afgangsscenarioer for indtægtsgrundlagene for finansiering af lufthavnsplanen?**

**2 A) Hvilke alternative finansieringer forestiller Naalakkersuisut sig at skulle finde, hvis ovenstående sker? Øgede afgifter? Øgede skatter? Flere kvoter?**

**3. Hvilke finanspolitiske principper, dvs. balance mellem udgifter og indtægter, samt udgiftsstyring - og evt. holdbarhedsplaner - læner den foreslåede lufthavnsplan sig op ad, henset til lånoptagelse og over hvor lang tid? 4 år, 10 år, 20 år, 30 år?**

**3 A) Hhv. for lufthavnsplanen alene.**

**3 B) Og sammenholdt med planlagte andre store projekter i kommuner og infrastruktur, såsom boliger og socialområdet, samt andre udgiftskrævende lånoptagelser?**

**3 C) under disse forudsætninger; hvordan vil lufthavnsplanen påvirke DAU-balancen de næste 25 år?**

**3 D) Mener Naalakkersuisut at lånoptagelsen til finansiering af lufthavnsplanen, vil påvirke andre planlagte lånoptagelser hos det offentlige, herunder kommunerne, og det offentlige samlet sets evne til at optage lån i fremtiden?**

- Hvis; så hvordan og pba. hvilke analyser eller rapporter?

- Hvis ikke; pba. af hvilke analyser eller rapporter?

**4. Har Naalakkersuisut en samlet oversigt – dvs. et samlet beløb – over hvilke lånoptagelser Grønlands offentlige myndigheder gældsætter sig for, eller har planer om at gældsætte sig for?**

Her menes kommunerne, Selvstyret og alle nettostyrede virksomheder og disses underselskaber / datterselskaber, således offentligheden samlet kan gøre sig bekendte med planlagte, samt nutidige lånoptagelser og deres løbetid, samt det samlede beløb Landskassen direkte, eller indirekte gør sig til garant for?

**4 A) Herunder sammen med flg. varslede udgifter de næste hhv. 5, 10 og 20 år, enten ved offentlige garantier for XX antal kr. eller direkte offentlige finansieringer af større projekter, som f.eks.:**

- Det nye fængsel i Nuuk.

- Kommunernes samlede, varslede byggeprojekter og lånoptagelser i de kommende år, f.eks. store boligprojekter o.a.

- Lufthavnsplanens rammefinansiering og afdrag.

- Andre store, planlagte offentligt garanterede og/eller finansierede planlagte byggerier hvor garantistillelse for lån, eller lånoptagelse gør sig gældende?

- Allerede hensete efterslæb på f.eks. boligområdet?

**5. Har Naalakkersuisut beregnet hvad det vil koste i øgede afgifter, stigende skat o.a. skatteydere-betalte**



SULEQATIGIISITSISUT  
SAMARBEJDSPARTIET

**tiltag i fremtiden, når renter og lån skal tilbagebetales?**

**5 A) Hvorledes fordeler denne byrde sig mere præcist på hver arbejdsmarkedsaktive medborger?**

**Altså hvor meget skal hver enkelt erhvervsaktive borger medfinansiere over sine skattepenge, årligt?**

**6. Hvor meget vil den samlede projekterede lånoptagelse til Lufthavns pakken med Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq årligt beløbe sig til alene i renter og afdrag? Og i hvor mange år?**

**6 A) Hvor mange pct. udgør dette af Grønlands samlede BNP, eller hvad der svarer til Grønlands BNP.**

**6 B) Og hvorledes udregner Naalakkersuisut Grønlands samlede BNP, eller hvad der svarer til denne?**

#### **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, uddannelsesniveaut 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.

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 serviceydelse 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



SULEQATIGIISITSISUT  
SAMARBEJDSPARTIET

dette lader sig gøre, omvendt heller ikke, hvad man kan regne med, at passager-antallet falder med i tald  
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 lufthavnsplan 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