



Medlem af Inatsisartut Aqqaluaq B. Egede, Inuit Ataqtigiit
Bureau for Inatsisartut
/Her

Svar på § 37 spørgsmål nr. 2019/117 om lufthavne og Air Greenland A/S.

11-03-2019
Sags nr. 2019 - 1361
Dok. nr. 9318566

Kære Aqqaluaq B. Egede,

Du har i henhold til § 37 i Inatsisartuts Forretningsorden stillet spørgsmål til Naalakkersuisut om lufthavne og Air Greenland A/S. Dine spørgsmål er henvist til min besvarelse.

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

Spørgsmålene lyder:

- 1. Fastholder Naalakkersuisut den danske stats medejerskab af de kommende atlantlufthavne og dermed får en deres andel af overskuddet?**

Svar:

Det fremgår bl.a. af § 6 i Inatsisartutlov nr. 4 af 22. november 2018 om rammebetingelser for anlæg, drift og finansiering af international lufthavn i Nuuk og i Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq, at Inatsisartut har bemyndiget Naalakkersuisut til at lade staten foretage et kontant kapitalindskud på op til 0,7 mia. kr. i Kalaallit Airports International A/S. Endvidere fremgår det af bestemmelsen, at Inatsisartut har bemyndiget Naalakkersuisut til at indgå ejerftale med den danske regering om aktionærrettigheder i den forbindelse, i Kalaallit Airports International A/S.

I overensstemmelse med Inatsisartuts vedtagelse af ovennævnte lov arbejder Naalakkersuisut for at opnå en aftale med regeringen om, at staten indskyder kapital i Kalaallit Airports International A/S samt at staten derudover medvirker til at tilvejebringe lån til selskabet på favorable vilkår.

- 2. Hvor meget kommer danskerne til at tjene på overskuddet fra Kalaallit Airports i løbet af 40 år, jf. budgetterne?**

Svar:

Man bør være opmærksom på, at et statsligt kapitalindskud i Kalaallit Airports International A/S vil træde i stedet for et lån i samme størrelsesorden fra en ekstern

långiver. Dette er beskrevet i aftalerne mellem regeringen og Naalakkersuisut af henholdsvis 10. september 2018 og 27. februar 2019 samt i loven og de tilhørende lovbemærkninger.

Dermed reduceres selskabets gældsætning tilsvarende med op til 700 mio. kr. og et behov for at betale 700 mio. kr. tilbage til en ekstern långiver falder bort. Lufthavnsprojektet vil være en stor gevinst for brugerne, og statens deltagelse vil forbedre økonomien i de nye lufthavne med omkring 1 mia. kr. Dels i form af det nævnte kapitalindskud, dels i form af sparede renteudgifter.

Det gælder som en almindelig hovedregel, at forrentning af egenkapital i en virksomhed træder tilbage for forrentning af ekstern lånekapital. Ligeledes gælder det som en almindelig hovedregel, at udlodning af udbytte skal afpasses efter selskabets kapitalbehov og realiserede overskud. Det er bl.a. beskrevet i selskabsloven.

Det er derfor ikke muligt på forhånd at fastslå en fortjeneste ved statens medejerskab i Kalaallit Airports International A/S, som anført i spørgsmålet. Jeg skal derudover henvise til tidligere fremlagte beregninger samt bemærkningerne til det sæt af ændringsforslag, Naalakkersuisut fremsatte til 2. behandlingen af forslaget til Inatsisartutlov om rammebetingelser for anlæg, drift og finansiering af international lufthavn i Nuuk og i Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq.

3. Såfremt turister ikke øge i antal, hvor meget vil lufthavnene tjene ind / få underskud i løbet af de næste 40 år, jf. budgetterne?

Svar:

Det gør sig naturligvis gældende, at faktorer som antallet af flyvninger til og fra lufthavnene og udviklingen i passagertallet vil påvirke lufthavnenes økonomi. Det gælder uanset den faktiske udvikling i antallet af turister som et segment blandt passagererne. Jeg skal derudover henvise til min besvarelse af spørgsmål 2, jf. tidligere fremlagte beregninger samt bemærkningerne til det sæt af ændringsforslag, Naalakkersuisut fremsatte til 2. behandlingen af forslaget til Inatsisartutlov om rammebetingelser for anlæg, drift og finansiering af international lufthavn i Nuuk og i Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq.

Derudover skal det bemærkes, at den fremskrivning af passagerudviklingen, der ligger til grund for lufthavnsprojektets forretningsplan og den samfundsøkonomiske analyse, tager udgangspunkt i de passagermængder, der kendes i dag.

4. Hvilke eksisterende lufthavne ude i kysten vil blive nedprioriteret gennem servicekontrakterne når de nye lufthavne kommer i drift?

Svar:

Der er ikke taget stilling til servicekontrakter inden for luftfarten ud over den aktuelle servicekontraktperiode, som gælder frem til 2020/21. Endvidere er der ikke, som anført i spørgsmålet, truffet beslutning om eventuel nedprioritering af eksisterende lufthavne. Jeg har ikke yderligere bemærkninger til spørgsmålet.

5. Har man vedtaget initiativerne omkring de nye lufthavne uden at kende konsekvenserne for de eksisterende lufthavne?

Svar:

Der blev i oktober 2018 nedsat arbejdsgrupper, som i samarbejde med de berørte kommuner skal belyse, hvilke konsekvenser en ny lufthavnsstruktur vil have på bl.a. Kangerlussuaq og Narsarsuaq. Dette arbejde er stadig igangværende og man kan derfor ikke på nuværende tidspunkt konkludere på de mulige konsekvenser for de eksisterende lufthavne.

Jeg skal derudover henvise til tidligere fremlagte beregninger samt bemærkningerne til forslaget til Inatsisartutlov om rammebetingelser for anlæg, drift og finansiering af international lufthavn i Nuuk og i Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq samt bemærkningerne til det sæt af ændringsforslag, Naalakkersuisut fremsatte til 2. behandlingen af lovforslaget.

6. Fastholder Naalakkersuisut planerne om at overtage hele aktieposten i Air Greenland?

Svar:

Naalakkersuisuts har igangsat et arbejde, der skal vurdere konsekvenser og muligheder ved en situation, hvor selvstyret – direkte eller indirekte - overtager statens og SAS' aktieposter i Air Greenland A/S. Der kan i denne forbindelse henvises til den fælles udmelding, der blev givet af selskabets aktionærer den 12. september 2018, hvor parterne meddelte, at man nærmere vil undersøge mulighederne for, at Grønlands Selvstyre køber SAS' og statens aktieposter i Air Greenland A/S. I den forbindelse godkendte Finans- og Skatteudvalget en bevillingsforøgelse, til brug for arbejdet med at belyse en mulig overtagelse af SAS' og statens aktier i Air Greenland A/S.

7. Fastholder Naalakkersuisut at Air Greenland fremadrettet ikke vil beholde sin monopol og dermed blive udsat for konkurrence?

Svar:

Det er Naalakkersuisuts opfattelse, at der ikke er givet Air Greenland A/S noget monopol i den grønlandske flytrafik samt i trafikken til og fra Grønland.

Det er Naalakkersuisuts opfattelse, at man bør være indstillet på en konkurrence i flytrafikken til, fra og i Grønland, således som det har været gældende i en årrække.

8. Kan Naalakkersuisut bekræfte, at Air Greenland fremadrettet vil få mindre indtjening som følge af konkurrence?

Svar:

Det er ikke muligt for Naalakkersuisut at svare på, om Air Greenland A/S vil få større eller mindre indtjening som følge af konkurrence. Et sådant spørgsmål bør i givet fald rettes til Air Greenland A/S.

Med venlig hilsen



Kim Kielsen