



Inatsisartut

Aningaasaqarnermut Akileraartarnermullu

Ataatsimiittitaliaq

Finans- og Skatteudvalget

Ulloq/Dato:

7. august 2012

J.nr.:

01.31.06/12-00584

Naalakkersuisutmedlemmet for Finanser

Orientering til Naalakkersuisut om Finans- og Skatteudvalgets beslutning onsdag 1. august 2012 - Sagsnr. 01.31.06/12-00584

Nye Servicekontrakter om intern befordring af passagerer, post, fragt i Grønland.

Naalakkersuisut **indstiller,**

at Naalakkersuisut giver Departementet for Boliger, Infrastruktur og Trafik mandat til at indgå kontrakt med de i bilag 2 nævnte operatører omkring intern befordring af passagerer, post og fragt i Grønland under hovedkonto 73.01.08. Kontrakternes pris og varighed vil være som skitseret i skemaet i bilag 2.

Finansudvalgets bemærkninger

Den 31. juli 2012 modtog Finansudvalget Naalakkersuisuts besvarelse af udvalgets spørgsmål af 24. juli 2012. Naalakkersuisut anmodede i besvarelsen om at forholde sig til disse oplysninger hurtigt, idet vedståelsesfristen for de afgivne tilbud på personbefordring i Grønland for perioden fra 1. januar 2013 udløber den 1. august 2012.

Udvalget har på denne baggrund afholdt et ekstraordinært møde den 1. august 2012 med henblik på at drøfte sagen. Udvalget finder, at sagen nu er tilstrækkeligt belyst, til at kunne træffe en endelig beslutning i sagen.

Udvalget er delt i sin stillingtagen til sagen.

Et flertal i Finansudvalget, bestående af Olga P. Berthelsen, Finn Karlsen, Naaja Nathanielsen, Siverth K. Heilmann, Aqqaluaq B. Egede og Hans Enoksen (suppleant for Per Berthelsen), kan ikke godkende Naalakkersuisuts indstilling. Flertallet begrunder dette således:

1. Servicekontrakterne om passagertransport og den kommende aftale mellem Staten og Naalakkersuisut om SAR-beredskab, særligt i Sydgrønland, hænger tæt sammen. I dag udføres både SAR-beredskabet og passagertransporten med en S-61 helikopter, der er planlagt til at udgå af Airgreenlands flåde. Det er derfor af stor relevans for den samlede vurdering at vide, med hvilket materiel den nye SAR aftale skal løftes og om der vil være mulighed for at kombinere dette med passagertransport, sådan som hidtil. Flertallet vil derfor ikke godkende servicekontrakter for passagertransport, før der er indgået en aftale med Staten om SAR-beredskab.
2. Bell 212 helikopterne, som ligger til grund for servicekontrakterne om passagertransport, må påregnes også at blive brugt til SAR-beredskab. Disse helikoptere er imidlertid utilstrækkelige til det grønlandske vejrlig, de har en for begrænset aktionsradius og kan kun medtage få passagerer ved løsningen af SAR-opgaver, ikke mindst når der er monteret hoist.
3. En godkendelse af servicekontrakterne vil medføre øget arbejdsløshed i Sydgrønland. De stillinger der vil blive skabt ved Disko-line og Mittarfeqarfiit vil ikke optage tilstrækkeligt af det af Air Greenland afskedigede personale, ligesom at Disko Line vil

have behov for personer med maritimt kendskab og ikke personer med kompetencer indenfor flytrafik. Dermed er der en reel risiko for, at der vil komme en fraflytning fra Sydgrønland af specialuddannede personer. Flertallet vil ikke godkende servicekontrakter, som øger arbejdsløshed og en mulig øget fraflytning fra regionen.

4. Et flertal er bekymret for, at servicekontrakten ikke vil medføre den nødvendige og forventede kapacitet og sammenhæng i passagetransporten i Sydgrønland, selvom Disko Line og Airgreenland har til hensigt, at koordinere ankomster og afgangene "så vidt det er muligt". Servicekontrakten vil medføre øgede ventetider og længere rejsetider, uanset om man vil benytte sig af sejlads eller flytrafikken.
5. Der er grund til at frygte alvorlige prisstigninger på billetter i Sydgrønland, såfremt servicekontrakterne godkendes.
6. Erhvervslivet i Sydgrønland vil blive påvirket, idet lokale turismeoperatører risikerer at blive fravalgt ligesom at der kan være bekymring for om der er den nødvendige kapacitet i forhold til fragt.
7. Servicekontrakten inddeler landet i 12 forskellige områder. Da nogle af selskaberne har budt på flere områder samtidigt og deres bud er sammenhængene, er det vanskeligt at udskille enkelte dele af servicekontrakten og godkende disse. Derfor ønsker et flertal, for sammenhængens skyld, at der tages stilling til en samlet servicekontrakt, frem for at splitte den op i enkelte dele.
8. Flertallet ønsker med sin afvisning af servicekontrakten at give mulighed for en bedre trafikstruktur, der ikke indebærer forværringer. Dette under ansvarlig hensyntagen til den samlede samfundsøkonomi. Et flertal ønsker at samarbejde med Naalakkersuisut om et nyt udkast og er fuldt ud parate til at diskutere de medfølgende økonomiske konsekvenser og muligheder.

Naalakkersuisut har anført, at en række bygder og byer ikke længere vil blive betjent af trafikoperatørerne fra 1. januar 2013, såfremt servicekontrakterne ikke godkendes. Flertallet finder ikke denne udmelding troværdig. Trafikoperatørerne er normalt meget ansvarlige og flertallet forventer, at de udviser deres sædvanlige samfundssind og vil acceptere at påtage sig transportopgaverne, selvom der i en interimperiode ikke måtte være forhandlet nye servicekontrakter på plads, naturligvis mod betaling.

Flertallet finder, at Naalakkersuisut i sit videre arbejde med servicekontrakterne på passagerområdet må i dialog med såvel Air Greenland som den danske stat om en reel erstatning for de forældede S-61'ere, med hensyn til kapacitet, rækkevidde og forskellige funktionsmuligheder, herunder evt. SAR-beredskab, passagertransport og opgaver indenfor offshore- og råstofvirksomhed. Flertallet er naturligvis bekendt med, at Grønlands Selvstyre som mindretalsaktionær i Air Greenland, hvor Selvstyret ejer 37,5 procent af aktierne, ikke kan pålægge selskabet noget, ligesom at Grønland ikke kan pålægge den danske stat bestemte løsninger.

Flertallet skal endvidere påpege behovet for en mere omfattende og generel trafikdebat i hele samfundet, inden der fastlægges endelige rammer for nye servicekontrakter på persontransport- og SAR-området.

Flertallet er bevidst om, at realiseringen af flertallets ønsker til forbedring af trafikkontrakterne vil medføre et behov for tilførsel af øgede bevillinger i en ukendt størrelsesorden til trafikområdet. Flertallet er villigt til at prioritere midler over til trafikområdet med henblik på at finansiere disse forbedringer.

Flertallet afslår på denne baggrund Naalakkersuisuts indstillinger.

Et mindretal i Udvalget, bestående af Andreas Uldum, ønsker at godkende indstillingerne. Mindretallet ønsker i denne forbindelse at bemærke følgende:

”Mindretallet tager stærk afstand fra flertallets afvisning af trafikaftalerne. Flertallet spiller med sin beslutning hasard med hele landets persontrafik, og afvisningen risikerer at medføre, at store dele af landet, herunder samtlige bygder og en stor del af byerne, står uden betjening fra skibe eller fly fra den 1. januar 2013. Beslutningen vil derudover kunne medføre et stort tab af arbejdspladser, når bl.a. Air Greenland forventeligt begynder at afskedige sit personale, indenfor en overskuelig fremtid.

Servicekontrakterne omfatter 12 forskellige områder i Grønland. Naalakkersuisut har foreslået en bedre trafikbetjening i 6 af områderne, uændret betjening i 5 af områderne og let forringet betjening i 1 område (Uummanaq), hvor der blot lægges op til at man ikke længere skal have et særligt billettilskud, som resten af landet ikke får og aldrig har fået. Kontrakterne er således samlet en væsentlig forbedring i forhold til tidligere. Selvfølgelig kan man altid ønske sig endnu mere, men mindretallet er glad for de forbedringer, som der trods alt lægges op til.

Flertallets beslutning om at afvise alle kontrakterne baseret alene på utilfredshed med trafikken i Sydgrønland er løsrevet fra borgernes virkelighed. Det er et faktum, at borgerne i Sydgrønland har klaget længe over trafikbetjeningen i området, og det er også et faktum, at borgerne i Sydgrønland i årevis har bedt om at få suppleret helikoptertransporten med sejlads. Det ønske ville borgerne få opfyldt med de foreliggende servicekontrakter. Men alligevel siger flertallet nej samtidig med at flertallet helt ulogisk hævder, at der skulle have været bedre dialog med borgerne om sagen. Det hænger slet ikke sammen.

Derudover er det meningsløst, at flertallet afviser trafikkontrakterne for f.eks. Østgrønland, fordi man ønsker sig en anden helikoptertype i Sydgrønland. Flertallet kunne hvis det endelig skulle være blot have afvist kontrakten for Sydgrønland og godkendt de andre kontrakter. Nu tager flertallet i stedet for kvælertag på hele landet, som holdes som gidsler for at sikre flertallets egne trafikpolitiske krav for Sydgrønland.

Flertallets argumenter for at forkaste trafikaftalerne hænger derudover slet ikke sammen.

Flertallet mener, at der er en sammenhæng mellem de nye kontrakter om SAR-beredskab og de foreliggende trafikkontrakter. Mindretallet skal minde om, at SAR 100 procent er et statsligt område, og at Staten kan vælge fuldstændig frit hvordan den vil leve op til sine forpligtelser på området. Det er ikke en gang nødvendigt at staten indgår en aftale med Naalakkersuisut om sagen. Det er kun, hvis vi fra Grønlands side selv vil bidrage eller betale til SAR-beredskabet, at der skal indgås en aftale mellem Naalakkersuisut og staten. Det vil højst sandsynligt blive Air Greenland, som indgår aftalen med staten om SAR, og denne aftale kan komme til at inkludere Air Greenlands S-61 og Bell-212 helikoptere uanset hvad Finansudvalgets flertal ellers mener om den sag. Derfor er der ingen reel sammenhæng mellem de foreliggende kontrakter og SAR-beredskabet (som isoleret set selvfølgelig er meget vigtigt).

Flertallet har hævdet, at de foreliggende servicekontrakter vil medføre væsentligt mere arbejdsløshed i Sydgrønland. Faktum er, at der med den foreslåede to-strengede trafikstruktur i Sydgrønland foreslås oprettet 24,5 arbejdspladser og nedlagt mellem 32 og 40. Det vil sige et tab på højst 8-16 arbejdspladser. Dette sidste er selvfølgelig beklageligt, men det kan ikke betegnes som en katastrofe. Den større fleksibilitet, som vil følge af et to-strengt trafiksystem i Sydgrønland, kunne sagtens føre til skabelsen af endnu flere arbejdspladser end der går tabt. Flertallets beslutning vil uvægerligt medføre, at der senere skal betales meget højere priser for servicekontrakten for persontransport i Sydgrønland. Flertallet lukker øjnene for dette vel vidende, at det i sidste ende vil føre til højere billetpriser for borgerne eller større offentlige udgifter. Begge dele kan i sig selv føre til tab af arbejdspladser andre steder,

men heller ikke dette har flertallet forholdt sig til. I øvrigt er formålet med servicekontrakterne ikke at opretholde unødvendige arbejdspladser i bestemte regioner betalt af landskassens midler. Den slags kaldes krydssubsidering og gør i længden samfundet fattigere.

Det er ikke Finansudvalgets rolle at fungere som et arbejdsmarkedskontor. Mindretallet tager derfor afstand fra flertallets opfattelse af, at Inatsisartut skal blande sig i hvad enkelte medarbejdere hos Air Greenland skal lave, når S-61 udfases, hvilket finansudvalget i øvrigt ingen indflydelse har på. Det er Finansudvalgets og Inatsisartuts rolle at sikre de overordnede rammer, og så må samfundet gives plads til selv at indrette sig. Finansudvalget rolle er altså at varetage samfundets overordnede hensyn ud fra en økonomisk indgangsvinkel. Det er derfor Finansudvalgets rolle at påtage sig det økonomiske ansvar for at sikre at finanslovens prioriteringer og bevillinger efterleves på en god måde. Finansudvalgets rolle er derimod ikke at være et trafikudvalg, som uden fornøden teknisk indsigt vil bestemme hvilke helikoptertyper selskaberne skal flyve med i Grønland, og udvalgets rolle er slet ikke at arbejde for at øge de offentlige udgifter i en situation, hvor vores økonomi er hårdt spændt for.

Mindretallet skal opfordre flertallet til at revidere deres synspunkt, når flertallet hævder, at trafikkontrakterne vil føre til højere billetpriser i Sydgrønland. Faktum er, at skibsbilletterne bliver væsentligt billigere end helikopterbilletterne i dag. Det er til fordel for den almindelige lønmodtager, som ikke har råd til dyre billetter. Til gengæld stiger prisen for helikoptertransport på nogle strækninger, men det er i orden, da de, som har travlt eller får rejsen betalt af andre, så betaler mere, mens de, som ikke har så travlt eller ikke så godt råd får mulighed for at rejse med skib. Det ville endda kunne blive endnu billigere, da Disko Line ville indføre rabatter for folk, som kan rejse på "skæve" tidspunkter og i weekenden. Hvis der kom skibsejls med Disko Line ville det også flytte pasagerer fra små og ikke-godkende både over i mere sikre fartøjer. Vi er jo bekendt med, at mange i dag selv tager chancen og sejler, fordi det er for dyrt at flyve.

Det anføres af flertallet, at man ikke vil have skibstrafik i Sydgrønland, fordi det vil kunne genere de private turoperatører. Flertallet må jo så nødvendigvis mene, at vi slet ikke skal have nogen form for offentligt understøttet trafik i HELE Grønland, da det jo altid vil kunne genere lokale private erhvervsdrivende! Flertallets holdning bygger tydeligvis på at man ikke vil have "fremmede" i form af Disko Line ind i Sydgrønland. Mindretallet skal påpege, at Disko Lines trafikforslag for Sydgrønland bla. bygger på et samarbejde med en lokal turoperatør!.

Naalakkersuisut har udarbejdet forslag til nye servicekontrakter indenfor den økonomiske ramme, som hele Inatsisartut har afsat på finansloven. Flertallet har nu sendt et tydeligt signal til departementerne og leverandører om, at man ikke skal prøve at agere indenfor de økonomiske rammer. Det skader vores troværdighed både i Finansudvalget og for selvstyret som helhed. Flertallets beslutning kan på den måde gøre det dyrere for selvstyret at indgå aftaler fremover.

Flertallets beslutning vil kunne føre til væsentligt større offentlige udgifter til passagertransport tvært imod alle mål om at nedbringe de offentlige udgifter. Mindretallet må minde om at Grønlands Økonomiske Råd har regnet ud, at vi om få år mangler 1 milliard kroner om året for at få de offentlige finanser til at hænge sammen. Flertallets beslutning går imod arbejdet for at fremme økonomisk holdbarhed, hvilket også fremgår af svaret fra Departementet for Finansier.

Flertallet har endelig udtrykt, at man forventer at Air Greenland og andre, som i dag betales for at betjene underskudsgivende ruter, fortsat vil betjene disse ruter, selvom der i en periode ikke er en servicekontrakt. Dette er naivt, da man ikke kan regne med eller pålægge private selskaber at påtage sig underskudsgivende forretninger. I øvrigt må et aktieselskabs ledelse ifølge aktieselskabsloven slet ikke agere på en måde, som kan skade selskabets økonomiske interesser.

Mindretallet må samlet tage stærk afstand fra flertallets afvisning, som vil gå hårdt ud over især landets bygder og yderdistrikter. Flertallets beslutning risikerer med stor sandsynlighed at medføre, at der mange steder ikke vil være et offentligt transporttilbud fra den 1. januar 2013. Det vil medføre, at folk vil være nødt til at sejle i små både midt om vinteren, hvad der vil kunne føre til tab af menneskeliv. Vi tager fra Demokraterne stærk afstand fra dette hasardspil med borgernes liv og helbred.”

Inatsisartuts Anlægs- og Miljøudvalg modtager kopi af denne skrivelse samt af øvrige sagsakter. Finansudvalget skal opfordre Naalakkersuisut til at inddrage Anlægs- og Miljøudvalget i det kommende arbejde med at lægge rammerne for nye servicekontrakter på trafikområdet.

Finansudvalgets beslutning

Med den ovenfor anførte forståelse **forkaster** et flertal i Finansudvalget indstillingen.

På Finansudvalgets vegne

Andreas Uldum
Formand