

NAMMINERSORNERULLUTIK OQARTUSSAT · GRØNLANDS HJEMMESTYRE

Naalakkersuisut Allattoqarfiat
Tusagassiivik

Landsstyrets Sekretariat
Informationskontoret Tusagassiivik



Tusagassiorfinnut nalunaarut Pressemeddelelse

Udvalget vedrørende Grønlandske
Forhold
UGF alm. del - Bilag 23
Offentligt

Salg af Arctic Umiaq Line A/S til Arctic Travel Group

Landstingets finansudvalg har godkendt, at Landsstyret tiltræder en aftale mellem Arctic Umiaq Line A/S og Arctic Travel Group A/S.

Det er Landsstyrets forventning at salget af Arctic Umiaq Line A/S til et selskab med en solid, dokumenteret erfaring indenfor turistsektoren kan medvirke til at styrke udviklingen af turisterhvervet.

Aftalen indebærer et salg af bl.a. Sarpik Ittuk, Sarfaq ittuk, Disko II samt Arctic Umiaq Line A/S hovedkvarter. Salgsprisen er aftalt til 82 mio. kr., hvoraf de 17 mio. dækker en ombygning af Sarpik Ittuk, som foretages af Arctic Umiaq Line A/S inden salget. Salget træder i kraft den 1. april 2006.

Det er Arctic Travel Groups ønske, at medarbejderne fortsætter deres arbejde, da de kender skibene og arbejdsgangene. Arctic Travel Group har forpligtet sig til også ved den fremtidige drift at anvende personale, der er hjemmehørende i Grønland, så vidt det er muligt.

I 2006 kan Arctic Umiaq Line A/S tilbyde de sædvanlige produkter til turister, blandt andet ekspeditionssejlsads med Disko II og pakketure med Sarfaq Ittuk og Sarpik Ittuk.

I sommerhalvåret vil der være rutesejlsads til de større byer på kommercielle vilkår og rejser til og fra Danmark med en kombination af fly og skib, mens der ingen sejlsads vil finde sted i vinterhalvåret.

Arctic Travel Group er ejet af Albatros Travel, Profil Rejser og Topas Adventure Travel.

Landsstyret
Fg. Landsstyreformand Hans Enoksen

For yderligere oplysninger kontakt Direktør i Landsstyrets Sekretariat Jens K. Lyberth på tlf + 299 34 51 06 eller på mail jkl@gh.gl

9.11.2005

Postboks 1015
3900 Nuuk
Oq/tel +299 34 50 00
Fax +299 32 86 02
info@gh.gl
www.nanoq.gl



Pressemeddelelse

Finansudvalgets godkendelse den 8.11.2005 af indstilling fra Landsstyret om salg af Arctic Umiag Line A/S

Finansudvalget har den 3.11.2005 modtaget Landsstyrets indstilling om Salg af Arctic Umiag Line A/S (AUL) til Arctic Travel Group (ATG) med anmodning om hastebehandling.

Efter flere dages behandling, herunder 19 opklarende spørgsmål til Landsstyreformanden har Finansudvalget den 8. november 2005 med et flertal på 4 af de 5 medlemmer, bestående af repræsentanterne for Siumut, Inuit Ataqtigiit og Demokraterne godkendt at de væsentligste dele selskabets aktiver sælges. Medlemmet fra Atassut kunne ikke godkende salget.

Salget var en konsekvens af at Landstinget flere gange siden efteråret 2003 har besluttet, at der skal gennemføres betydelige besparelser på trafikområdet. Beslutningen den 29. juni 2005 om indgåelse af nye servicekontrakter på trafikområdet betød, at der fra 2006 ikke ville blive ydet tilskud til driften af AUL. På denne baggrund ville det ikke være muligt at fortsætte driften, og Landsstyret har derfor indgået en aftale om salg af de fleste af AUL's aktiver til ATG.

Da flertallet af Udvalget har fundet denne løsning hensigtsmæssig i den foreliggende situation er salget blevet godkendt. Udvalget har dog henstillet til Landsstyret, at der tages initiativer til at sikre samordningen mellem de forskellige trafikselskabers planer for trafikken både til vands og i luften, bl.a. med det sigte at der kan opretholdes en rimelig betjening af de mindre byer og bygder på kysten.

Flertallet har i øvrigt bemærket sig, at Landsstyret i overdragelsesaftalen søger at begrænse risikoen for Hjemmestyret, ved at Hjemmestyret bl.a. har pant i skibene.

Herudover har flertallet af Udvalget lagt vægt på de store muligheder for udviklingen inden for turismen dette salg kan ventes at medføre til gavn for beskæftigelse og omsætning her i landet.

Simon Olsen
Formand for Finansudvalget

Naalakkersuisut Allattoqarfiat
Tusagassiivik

Landsstyrets Sekretariat
Informationskontoret Tusagassiivik



Tusagassiorfinnut nalunaarut Pressemeddelelse

Grønlands Hjemmestyre har fået en rimelig pris for Arctic Umiaq Line A/S

Den samlede pris på 65 millioner er udtryk for en fair pris. Skibene er blevet vurderet af et internationalt anerkendt skibsmæglerfirma og salgsprisen for skibene ligger indenfor deres vurdering. Salg af selskabets ejendomme har indbragt markedspris.

Som en del af den indgåede aftale har Hjemmestyret pant i skibene via det tidligere Arctic Umiaq Line. Det betyder at Hjemmestyret sikres mod en eventuel konkurs af Arctic Travel Group. I aftalen er Grønlands Hjemmestyre sikret i 3 år mod at Arctic Travel Group sælger skibene med fortjeneste og herefter stopper sejladsen i Grønland.

For at give den nye selskab fair konkurrence i forhold til andre krydstogtselskaber, har Arctic Travel Group opnået en aftale om at der indføres nettoløn. Det betyder at udgifterne til løn bliver mindre, da besætningerne ikke betaler skat af deres indtægt. Selskabet skal i dog lighed med krydstogtskibe betale en krydstogtafgift pr. pakkerejsende.

Hjemmestyret kommer til at betale 41 millioner til de tjenestemænd, der nu overgår til privatansættelser. Udgiften er en ansættelsesforpligtelse og kan ikke sammenholdes med salgsprisen.

Aftalen om salg af Arctic Umiaq Line er godkendt af det fungerende Landsstyre og Finansudvalget. Aftalen ligger i forlængelse af en Landstingsbeslutning om at sælge Arctic Umiaq Line A/S og som en konsekvens af den nye trafikstruktur.

I forbindelse med indførelsen af den nye enstrengede trafikstruktur sparer Hjemmestyret ca. 95 millioner om året, blandt andet på service kontrakter med Arctic Umiaq Line A/S.

Fg. Landsstyreformand Hans Enoksen

10.11.2005

Postboks 1015
3900 Nuuk
Oq/tel +299 34 50 00
Fax +299 32 86 02
info@gh.gl
www.nanoq.gl



**Landsstyremedlemmet for Finanser og
Udenrigsanliggender**

Orientering til Landsstyret om Finansudvalgets beslutning tirsdag den 8. november 2005 - Sag nr. 01.31.06/05-00154 (Landsstyremøde den 3.11.2005, pkt. 3a)

Salg af Arctic Umiaq Line A/S

Landsstyret **indstiller,**

- at** Landsstyreformanden bemyndiges til at tiltræde vedlagte aftale mellem Arctic Umiaq Line A/S og Arctic Travel Group A/S.
- at** de bevillingsmæssige konsekvenser indarbejdes i Finanslov 2006

Finansudvalgets bemærkninger

Finansudvalget modtog nærværende sag fra Landsstyret den 3.11.2005 med anmodning om hastebehandling. På trods af at flere af medlemmerne var på rejse i forbindelse med den igangværende valgkamp afholdt Finansudvalget møde om sagen søndag den 6.11.2005 om formiddagen. Først på aftenen samme dag indkaldte Udvalget Landsstyreformanden til samråd mandag den 7.11.2005 kl. 17.00. Landsstyreformanden kunne imidlertid ikke deltage i samrådet, hvorfor Udvalget accepterede at modtage en skriftlig besvarelse af spørgsmålene i stedet.

I samrådsindkaldelsen blev følgende anført:

Forinden Finansudvalget træffer sin beslutning har Udvalget behov for yderligere oplysninger og en uddybning af følgende:

De 19 spørgsmål i samrådsindkaldelsen gengives i det følgende sammen med de fra Landsstyreformanden modtagne svar på de enkelte spørgsmål. Det bemærkes at enkelte dele af svarene er udeladt pga. fortrolighed.

1. Det fremgår af Landsstyreoplægget afsnit 2.1 samt af overdragelsesaftalen mellem ATG og AUL pkt. 1, at ATG som en del af aftalen overtager en række aktiver fra AUL.

Er det korrekt forstået, at aftalen reelt omfatter et salg fra AUL til ATG af aktiviteter, men ikke af AUL's aktier, der således fortsat tilhører Grønlands Hjemmestyre?

Svar

Vi forudsætter at ordet "aktiviteter" skulle være "aktiver". Såfremt dette er korrekt, har Finansudvalget forstået det korrekt, at et salg fra AUL til ATG vedrører selskabets aktiver og ikke dets aktier, der således fortsat ejes af Grønlands Hjemmestyre.

2. Det fremgår af Landsstyreoplægget afsnit 2.3 samt af overdragelsesaftalen mellem ATG og AUL pkt. 5, at der påtænkes indført nettoløn for besætningen på ATG's skibe.

Er det korrekt forstået, at ATG's skibe hermed ønskes omfattet af de gældende regler i indkomstskattelovens §34a om bortfald af skat på lønnen til besætningsmedlemmer på en række fartøjer, der er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister (DIS)?

Svar

Nej, de gældende regler i indkomstskatteloven § 34 a planlægges ikke udvidet til at omfatte "AUL-skibene". Derimod planlægges indført en tilsvarende nettolønsordning, men i et grønlandsk system ved registrering i Skattedirektoratet, frem for i DIS (Dansk internationalt skibsregister). Med denne model vil det samtidig være muligt at indgå grønlandske overenskomster med besætningen – med DIS-ordningen skal det være danske overenskomster (med danske organisationer).

3. Er der risiko for, at ATG vil påmønstre skibene en ikke-grønlandsk besætning m.h.p. at reducere udgifterne til hyre, såfremt der ikke senere indføres nettoløn for besætningerne?

Svar

Ja, der er en risiko for at der tiltrækkes udenlandsk, billig besætning, såfremt der ikke etableres en nettolønsordning. ATG har meldt ud man forventer fortsat beskæftigelse af nuværende ansatte på nettolønsordninger og ændrede overenskomster. Det forudsætter endvidere en vis fleksibilitet fra de ansatte der skal sejle i Antarktis.

4. Ser Landsstyret det som sandsynligt, at andre virksomheder eller brancher med rimelighed vil kunne kræve indført nettolønninger, såfremt Landstinget godkender en lovændring, der muliggør, at ATG udbetaler nettoløn?

Svar

Nej, der forventes ikke med rimelighed stillet krav om nettolønsordninger for andre virksomheder eller brancher. Den planlagte nettolønsordning forudsættes betinget af kombinationssejladts med turister, krydstogt og rutepassagerer samt med tilknyttet krydstogtafgift for turister, krydstogtpassagerer.

5. Det fremgår af bl.a. Landsstyreoplæggets pkt. 2.4, at der i forbindelse med salget skal udgiftsføres op til 41 mio. kr. til afskedigelse af 19 tjenestemænd.
 - a. Er det korrekt forstået, at udgiften på 41 mio. kr. er en udgift, der kun i værste fald påvirker Landskassen?
 - b. Giver de gældende regler mulighed for at overføre nogle af de berørte tjenestemænd til andre offentlige stillinger, f.eks. i andre offentlige A/S'er, og dermed spare dele af de 41 mio. kr.?
 - c. Hvilke andre muligheder ser Landsstyret for at nedbringe udgiften på 41 mio. kr.?

Svar

- a. *Nej. Det ligger fast, at Landskassen vil få en udgift på omkring 41 mio. kr. ved afsked af de 19 tjenestemænd.*

- b. *Ja. Dette er dog undersøgt af Administrationsdirektoratet, og det er blevet vurderet, at dette ikke er muligt. Der er tale om søofficerer og de skal således beskæftiges i lignende stillinger. Hverken RAL eller KNI kan beskæftige dem. For de fire danske tjenestemænd har Personalestyrelsen i Danmark heller ikke alternativ beskæftigelse.*
- c. *Såfremt man vælger at drive AUL videre i hjemmestyrerregi udskydes udgiften og reduceres lidt pr. år som følge af den mindre pensionsforpligtigelse. Såfremt man vælger AUL næste år, vil beløbet også skulle betales her.*
6. Ligger Landsstyret inde med viden om, i hvilken omfang det er lykkedes for de allerede 26 afskedigede medarbejdere på billetkontorerne og i regionssejladserne at finde alternativ beskæftigelse?

Svar

Finansudvalget spørger om Landsstyret ligger inde med viden om, i hvilket omfang det er lykkedes for de allerede 26 afskedigede medarbejdere på billetkontorerne og i regionssejladserne at finde alternativ beskæftigelse?

Hertil kan Landsstyret meddele at Arctic Umiaq Line A/S har oplyst følgende: Selskabet opsagde ved udgangen oktober 2005, 26 medarbejdere dels ansat ved Billetkontorerne i Qaqortoq, Paamiut, Maniitsoq, Aasiaat og Uummannaq dels regionsskibene i Sydgrønland og Diskobugten. Der var tale om opsigelse af 12 medarbejdere tilknyttet Billetkontorerne samt 14 medarbejdere tilknyttet regionsskibene. SÆTNING UDELADT PGA. FORTROLIGHED. For samtlige ansatte gælder, at fratrædelse/fritstilling vil ske senest pr. ultimo januar 2006. AFSNIT UDELADT

Endvidere oplyses det fra GTE: GTE arbejder pt. på et uddannelsesinitiativ, der skal sikre en kompetenceudvikling i byerne på kysten mhp. at sikre, at medarbejdere der evt. bliver overflødige pga. den nye ejerstruktur i AUL kan indsluses i modtageapparatet med henblik på at servicere krydstogtskibe lokalt.

Det kan endvidere oplyses, at der i et samarbejde mellem bl.a. KIIIp og INSP er igangsat etablering af en egentlig turismeuddannelse i Grønland, og omlægning af kursustilbud overfor turismeoperatører.

Yderligere orienterer GTE: at OVDS planlægger at indsætte et krydstogtskib pr. 01. juni 2007 med en kapacitet til 400 passagerer pr. uge. OVDS indsætter yderligere et skib i 2008 med samme kapacitet. Selskabet planlægger allerede nu at etablere sig som grønlandsk selskab, og som følge heraf vil man søge at sikre en høj grad af grønlandsk beskæftigelse og lokal forankring, i lighed med de initiativer som ATG har taget.

Det er GTE's vurdering, at med den rette uddannelsesindsats, vil der blive en stor efterspørgsel efter grønlandske søfolk i de kommende år.

7. Det fremgår af Landsstyreoplægget afsnit 2.7, at Air Greenland i samarbejde med bl.a. RAL har ytret ønske om at købe AUL's aktiviteter.

Hvilke konsekvenser vil en godkendelse af salget af AUL's aktiver til ATG og en efterfølgende fuld implementering af ATG's forretningsplan betyde for Air Greenlands indtjeningsmuligheder?

Svar

AFSNIT UDELADT

Overordnet vil Air Greenland på den ene side kunne forvente lidt mere konkurrence på de ruter der beflyves af ATG, men vil på den anden side også have gavn af den øgede turiststrøm til Grønland, som ATG's aktiviteter skaber. Desuden er det sandsynligt at konkurrence vil øge Air Greenlands effektivitet og dermed give lavere priser – til gavn for alle passagerer.

Det er naturligvis vigtigt for at skabe en fair konkurrencesituation, at begge selskaber tilbydes lige rammevilkår for sammenlignelige aktiviteter.

8. Det fremgår af Landsstyreoplægget afsnit 6, at oplægget har været til høring i en række direktorater. Det fremgår imidlertid ikke, om oplægget har været til høring i Greenland Tourism (GT). Finansudvalget ønsker oplyst, om GT har udtalt sig om turismemulighederne i forbindelse med beslutningen i sommeren 2005 om at stile mod et enstrengt trafiksystem.?
- Hvilke konsekvenser for turismemulighederne fremover vurderer GT, at der vil være ved et salg af AUL's skibe m.m. til ATG?
 - Finansudvalget skal udbede sig en kopi af Landsstyrets høringssvar fra de berørte høringsspartner

Svar

- a. *GTE har tilsendt landsstyret følgende udtalelse: (Vedhæftes som bilag)*

GTE bakker Landsstyrets beslutning om en privatisering af AUL op.

Det er vores bestemte opfattelse, at en privatisering af AUL vil medføre en øget turisme til Grønland i de kommende år. Dette som følge af, at AUL gennem en privatisering vil få større muligheder for at udnytte det kommercielle potentiale, der er i det internationale turistmarked i de kommende år.

Fra GTE's side udtrykte vi allerede primo juli bekymring for, at såfremt der ikke var en konkret salgsproces i gang allerede inden Vestnorden Travel Mart i september 2005, ville der være en stor risiko for, at aktiverne i AUL ville blive mindre værd. Dette som følge af, at ingen turoperatører ville turde medtage skibsprodukterne i deres kataloger for 2006, og som følge heraf ville mindst en sæson være tabt på gulvet. GTE har derfor set det som sin opgave, at presse på for at få en tilkendegivelse på, hvad GHS ville med AUL i fremtiden. Derfor var det med tilfredshed, at vi medio august kunne erfare, at konsortiet bag ATG ville byde på AUL, og ikke mindst at man fra Landsstyrets side imødekom vores bekymringer om konsekvenserne for turismen, dersom der ikke kom en hurtig afklaring.

På Vestnorden Travel Mart 2005 blev det meget positivt modtaget, at aktiviteterne i AUL sandsynligvis ville blive videreført i privat regi i ATG. Dette har allerede medført, at en stor del af AUL's nuværende distributionsnet har medtaget produkterne for 2006 i deres kataloger, og dermed er salget af pakkerejser blevet sikret.

Krydstogtindustrien har været den hastigst voksende gren af turismen i de senere år, og intet ser ud til at kunne stoppe denne trend. Dette underbygges af den udvikling der har været i krydstogtanløb i Grønland igennem de sidste 3 år. GTE modtager løbende henvendelser fra internationale krydstogtrederier, som viser interesse for at anløbe Grønland.

Ved en privatisering af AUL vil Grønlands Hjemmestyre sikre sig, at der fortsat vil være en høj grad af grønlandsk beskæftigelse ombord på AUL's skibe. Ud fra de henvendelser vi har fået fra udenlandske rederier, er det overvejende sandsynligt, at såfremt der ikke kommer et initiativ a la ATG's, vil et udenlandsk rederi formentlig sætte sig på det marked, som den kystlange sejlads udgør, og dermed vil det være usikkert om Grønland vil få det fulde udbytte.

Det er vores vurdering, at AUL ikke i sin nuværende driftsform eller ejerstruktur vil kunne konkurrere med udenlandske rederier, alene af den grund, at det vil være uhyre bekosteligt at etablere et bredt distributionsnet og markedsføre produkterne i en skarp konkurrence med de store internationale (og kapitalstærke) rederier.

Ejerkredsen bag ATG er yderst kompetente inden for udvikling og salg af krydstogtprodukter, og besidder via et 10-15 årigt virke på Grønland en endog meget stor ekspertise i udvikling af tilknyttede turistprodukter. Fra GTE's side ser vi det som meget oplagt at sælge virksomheden netop til denne kreds, idet sandsynligheden for at de vil få succes i markedet vil være meget høj.

Turismeudviklingen er i forvejen inde i en gunstig udvikling. Med salget af AUL til ATG ser vi større udviklingspotentialer. Alt andet lige vil kapaciteten på flysiden blive større, og med den forventede udvikling i markedet, vil indtjeningen i incommingbureauerne ude på kysten blive markant forøget. Både AUL og OVDS har gennem årene bidraget markant til både incommingbureauers, outfitteres og øvrige lokale aktørers indtjening ved at lade de lokale aktører servicere krydstogtgæsterne. Denne trend vil blive forstærket ved en yderligere kapacitetsforøgelse.

b. Høringssvar fra Økonomidirektoratet vedlægges. Direktoratet for Erhverv, Landbrug og Arbejdsmarked, Bolig og Infrastruktur og Skattedirektoratet har afgivet mundtlige svar, der er indarbejdet i oplægget.

9. Vedlagt ansøgningen er en forretningsplan for ATG af 6. oktober 2005. Det fremgår af forretningsplanen, at Air Alpha skal eje 25% af ATG. Men efter udarbejdelsen af forretningsplanen forlyder det at Air Alpha har trukket sig ud, hvorfor de 3 øvrige parter nu i Landsstyreoplægget står som ejere af ATG.
- Forventer Landsstyret fortsat at forretningsplanen af 6. oktober er realistisk, selvom Air Alpha nu har trukket sig ud?
 - Såfremt der er udarbejdet en nyere forretningsplan bedes denne overgivet til Udvalget.

Svar

- Ja, forretningsplanen er stort set uændret. Air Alpha trak sig fordi købsprisen blev for høj for selskabet og det dermed ikke passede til dets risikoprofil. Ifølge ATG kan selskabet stadig blive forretningspartner og evt. medejer.*
 - Opdateret forretningsplan vedlægges. Landsstyret beklager at der i første omgang blev vedlagt en ældre udgave. Ændringerne er dog så minimale, at det vurderes at udgaven fra 6/10 ikke vil have resulteret i beslutninger på forkert grundlag.*
10. Det fremgår af forretningsplanen, at ATG sammen med Air Alpha vil undersøge mulighederne for at etablere intern flyvning i Grønland og etablere ruter mellem både Ilulissat og Nuuk og Island.
- Hvad forventer Landsstyret konkret, at disse undersøgelser nu vil munde ud i?

- b. Det ønskes herunder oplyst, hvorvidt etableringen af beflyvning mellem Island og Grønland har været opstillet som et krav fra Landsstyrets side i forhandlingerne med ATG.

Svar

a. Det nuværende og det fremtidige transportsystem er dels et resultat af offentlige og private investeringsbeslutninger, dels af den markedsmæssige udvikling. Trafiksystemet skal knytte landet sammen og knytte Grønland til udlandet. De forskellige transportformer skal kobles til det lokale transportnet og videre til det internationale transportnet. Som trafiksystemet har etableret sig på nuværende tidspunkt er de fleste passagerer nødsaget til at flyve til København via Kangerlussuaq eller Narsarsuaq for at koble sig på det internationale transportnet. En for nogle af passagererne dyr og tidskrævende omlastningsprocedure.

Det er således landsstyrets vurdering, at der for flyselskaberne er et interessant marked i at etablere beflyvning fra de større passagerknudepunkter i Grønland, nemlig Narsarsuaq, Ilulissat og Nuuk til Island. Et forhold som landsstyret naturligvis også løbende har drøftet mulighederne for med NAVNENE UDELADT.

Som bekendt vandt Air Alpha A/S ikke nogen af de servicekontrakter, som Grønlands Hjemmestyre udbød i foråret. Det må således forventes, at selskabet undersøger nye indtjeningsmuligheder. 2 SÆTNINGER UDELADT. Et forhold som er begrundet i et samarbejde med ATG samt naturligvis de givne indtjeningsmuligheder.

Etableres nævnte flyruter til Island, vil selskabet givetvis forsøge at udnytte det indkøbte flymateriel mest muligt, og der er således skabt grundlag for beflyvning af de "fede" ruter, efter grønlandske forhold, nemlig strækningen Nuuk - Kangerlussuaq og Kangerlussuaq - Ilulissat. En strækning som muligvis kan udvides til Sydgrønland i forbindelse med etablering af en landingsbane i Paamiut.

Hvorvidt alt dette realiseres, vil afhænge af Air Alpha A/S' eller andre flyselskabers vurdering af indtjeningsmulighederne. Det er Landsstyrets vurdering, at mulighederne er til stede og at en sådan beflyvning, udover at være i samfundets interesse også er i Air Alpha A/S' interesse.

b. Nej, det har det ikke. ATG anser det som en mulighed for at udvide turismen i Grønland og det var således en udmelding fra ATG og ikke et krav fra hjemmestyret. Det primære krav fra hjemmestyret har været at prisen skulle være rigtig samt at selskabet fortsatte sejlads og turismeudvikling. Landsstyret har ved sin beslutning set på perspektiverne i forhold til turismeudvikling, beskæftigelse og mulighed for grønlandsk medejerskab.

11. I bilag 4 til forretningsplanen er vedlagt en række fartplaner.

- a. Det ønskes oplyst, hvorvidt disse er af foreløbig eller endelig natur.
- b. Det fremgår af bilaget, at der planlægges én ugentlig beflyvning mellem Narsarsuaq og Reykjavik i sommerperioden. Vurderer Landsstyret ud fra de hidtidige forhandlinger med ATG, at denne frekvens vil blive øget fra 2007? Udvalget skal bemærke at der de foregående år så vidt vides har været 2 ugentlige forbindelser!
- c. Hvilke transportmuligheder ser Landsstyret for den mindre bemidlede del af befolkningen i de mindre byer og bygder, som f.eks. Arsuk, Qeqertaarsuaq,...

- Kangaamiut, Kangaatsiaq og Qeqertarsuaq, der ikke er omfattet af udkastet til fartplaner?
- d. Forventes pensionister fortsat at kunne købe billetter til nedsat pris ved sejlads med ATG?
 - e. Hvordan er der taget højde for at grupper af sportsfolk fortsat kan rejse rundt til nedsat pris i forbindelse med sportsstævner?

Svar

- a. 2 SÆTNINGER UDELAGT. *Der er således i sagens natur tale om foreløbige planer.*
- b. HELE SVARET UDELAGT.
- c. *Arsuk og Qeqertaarsuatsiaat betjenes med hurtigtgående KNI-både (Arsuk dog langsomt gående indtil 2007). Kangaamiut besejles også med KNI båd. Kangaatsiaq og Qeqertarsuaq, betjenes om vinteren af Air Greenland, og der pågår i øjeblikket forhandlinger med to forskellige bydere på befordring i sommerperioden af Diskoregionen herunder betjening af Qeqertarsuaq og Kangaatsiaq.*

Landstingets Finansudvalg har tidligere godkendt Landsstyrets oplæg til et nyt Trafiksystem indenfor den i Finansloven givne økonomiske ramme. Servicekontrakterne i det nye Trafiksystem er færdigforhandlet. Dette betyder, at bygder og mindre byer som minimum er sikret at den historiske efterspørgsel imødekommes og at der mindst er 1 ugentlig frekvens for passagerbefordring. Mange steder vil frekvensen forøges i forhold til tidligere, idet mange steder fra 2006 vil blive befordret med mindre hurtiggående fartøjer. Endelig betyder de nye servicekontrakter, i modsætning til tidligere, at både udgifter og indtægter i forbindelse med befordringen tilfalder trafikoperatøren. Der er således fremover sikret incitament hos trafikoperatøren til at udnytte materiellet bedst og mest muligt.

Godsbefordringen af de mindre byer og bygder vil fremover en betyde minimum 1 ugentlig frekvens med friskvarer og tung og langtidsholdbar gods hver. 3 uge. Ligesom passagertrafikken vil frekvensen af godsanløb i de mindre byer og bygder øges i forhold til tidligere.

Herudover vil ATG, i det omfang de finder det kommercielt interessant anløbe de mindre byer og bygder.

Samlet set finder Landsstyret, at det samlede trafiksystem under de givne rammer i Finansloven, med de nye servicekontrakter og et efterfølgende salg af AUL, fremover har sikret en mere dynamisk transportsektor, hvor udbuddet mere fleksibelt vil tilpasse sig efterspørgslen. Samtidig er der skabt sikkerhed for et minimum af befordringsfrekvenser med rimelige billetpriser.

- d. *ATG oplyser forventer drive selskabet på kommercielle vilkår, men at dette punkt er del af overvejelserne og man forventer et prisniveau for pensionister i lighed med det kendte niveau for AUL.*
- e. *ATG oplyser, at man vil drive selskabet på kommercielle vilkår, men at dette punkt er del af overvejelserne og man forventer et prisniveau for grupper af sportsfolk i lighed med det kendte niveau for AUL.*

12. I overdragelsesaftalen mellem ATG og AUL pkt. 3-4 er der opstillet vilkår for købesummen og dennes betaling.

- Det synes at fremgå, at salget påtænkes gennemført således:
SPØRGSMÅLET UDELAGT PGA. FORTROLIGHED

- a. Er dette en korrekt fremstilling?
- b. Er Landsstyret tilfreds med dette salg "på afbetaling"?

Svar

a. SVARET UDELAGT

b. *Under de givne omstændigheder så ja. Det vurderes at ATG skal fortage et betydeligt antal andre investeringer og man må således acceptere at dette har indflydelse på deres evne til at betale kontant. Det er de færreste virksomhedshandler der sker kontant, der vil ofte enten være betaling i form af aktier, afbetaling eller lignende.*

13. Vurderer Landsstyret det som muligt, at et salg til andre parter eller på andre vilkår kunne have sikret en mere gunstig ordning?

Svar

SVARET UDELAGT.

14. Har det været overvejet at kræve 1. prioritets pant i de solgte ejendomme på samme vis som i de solgte skibe, eller på anden vis kræve yderligere sikkerhed for lånet?

Svar

Ja, det var en del af forhandlingen. Det var dog ikke muligt, idet ATG også skulle have finansiering andre steder fra, hvilket også vil have krævet sikkerhedsstillelse fra anden side.

15. Hvordan forventes en stigning i antallet af turister at indvirke på mulighederne for at beboere her i landet kan få plads på skibene? I denne forbindelse ønskes det oplyst hvor stor kapaciteten har været i 2005 og hvor stor den forventes at blive i 2006.

Svar

Ifølge AUL vil skibenes kapacitet være uændret efter ombygning. Der vil dog være færre sengepladser, men da den gennemsnitlige rejsende var ombord i 20 timer vurderes det ikke at dette vil indebære problemer for lokale rejsende.

AUL vil under alle omstændigheder være fritaget for alle forpligtelser, idet selskabet ikke får nogen servicekontrakt for 2006 og fremover. Bestyrelsen og AULs ledelse blev i umiddelbar tilknytning til denne beslutning (truffet af Landstyre og Finansudvalg efter bemyndigelse fra Landstinget) pålagt at udvikle scenarier for kommerciel drift og at afvikle ikke kommercielle aktiviteter. Et reelt alternativ er således en decideret afvikling af alle aktiviteter.

AFSNIT UDELAGT.

ATG påtænker i takt med at efterspørgslen udvikler sig positiv også at udvide tonnagen i Grønland om sommeren.

GTE har følgende tilføjelse: Gennem alle de år GTE har eksisteret, har det været en vision, at turismen skulle blive dimensionerende i infrastrukturen, således at lokalbefolkningen ville få flere frekvenser og lavere priser på hovedruterne. Fra GTE's side mener vi at dette scenarie meget vel kan blive realiteten med det foreslåede initiativ.

16. Hvilke virkninger forventes åbningen af yderligere flyruter til og fra Grønland at få på Air Greenlands indtjening?

Svar

Se svaret på spørgsmål 7.

17. Vil Air Greenland kunne dække det samlede transportbehov i de områder hvor der ikke vil være skibstrafik fremover?

Svar

Ja. Det er de kontraktligt forpligtet til. Med det materiel de har til rådighed kan de løfte behovet i servicekontraktområdet. SÆTNING UDELAGT.

I de netop indgåede servicekontakter er Air Greenland kontraktligt forpligtiget til at imødekomme den forventede efterspørgsel, inklusiv tidligere skibspassagerer. Servicekontraktområderne er i forvejen kendetegnet ved små passagermængder. En forøgelse af omsætningen i disse områder vil forbedre kapacitetsudnyttelsen af det i området stationerede transportmateriel og landingspladsanlæg.

Udenfor de såkaldte serviceområder, herunder den kystlange befordring benytter Air Greenland Dash-7 flåden. Flyproduktionen med denne flåde kan øges betragteligt, simpelthen ved at flyve flere gange og dermed øge frekvensen. Flyene er bygget til at flyve typisk omkring 20 timer i døgnet. I øjeblikket flyver de kun 5-6 timer om døgnet i Grønland, hovedsageligt som "feedertrafik" til og fra atlantflyveren i Kangerlussuaq. Air Greenland har desuden tidligere tilkendegivet, at det er muligt at gøre plads til alle nuværende skibspassagerer.

Air Greenland har også tidligere tilkendegivet, at færre tomme sæder i flyene vil være med til at nedsætte billetpriserne.

18. Vil Air Greenland fremover i vinterhalvåret kunne dække det samlede transportbehov i de områder hvor der ikke mere er skibstrafik?

Svar

Se svaret på spørgsmål 17.

19. Kan Landsstyret oplyse andet af betydning i sagen.

Svar

Landsstyret ser privatiseringen af AUL som en mulighed for dels at tiltrække flere turister dels at udvikle de kystlange trafikforbindelser uden udgifter for Landskassen, men til gavn også for lokalbefolkningen på længere sigt.

Endvidere mener Landsstyret at udviklingen af privat besejling og beflyvning af Grønland ikke skal ses som skadelig konkurrence overfor eksisterende (hjemmestyreejede) selskaber, men som et supplement til disse. Udviklingen er i overensstemmelse med de sidste mange års ønsker om at stimulere sund konkurrence gennem privatiseringer, hvor det vil være til gavn for samfundet og samtidig vil kunne lette presset på Landskassen.

De sidste års henvendelser fra private, udenlandske rederier (OVDS og QUARK Expeditions) om udbygning af krydstogtturisme baseret på turister, der flyves til/fra Grønland og evt. også internt i Grønland viser, at der er tiltro til Landsstyrets planer om konkurrencedygtige og stabile erhvervsmæssige rammevilkår, der gør det interessant for professionelle, udenlandske turoperatører at etablere aktiviteter i Grønland. Det har samstemmende fra disse lydt, at man i størst muligt omfang vil

benytte sig af grønlandsk arbejdskraft. Udviklingen vil forhåbenlig samtidig være til fordel for f.eks. Air Greenlands kapacitetsudnyttelse og mulighed for at udbygge kapaciteten. Tilsvarende for indenlandske trafikoperatører, hoteller og andre turismerelaterede aktiviteter.

Finansudvalget har på baggrund af forannævnte spørgsmål og svar færdigforhandlet ansøgningen fra Landsstyret.

Finansudvalget finder det hensigtsmæssigt for offentlighedens og Landstingets forståelse for den afgørelse der bliver truffet i nærværende sag, at der i det følgende optages en form for "hvidbog" over hvad der af Landsstyret og Landstinget er truffet af beslutninger på området siden 2003; disse oplysninger fremgår af det følgende:

Besparelser på trafikområdet blev første gang omtalt i de almindelige bemærkninger til FFL 2004-I (Hans Enoksen/Augusta Salling). Man foreslog dengang besparelser på trafikområdet på i alt 135 mio. kr. fordelt på 2005-2007. Forslaget blev aldrig vedtaget, fordi Landsstyrekoalitionen blev opløst.

Det nye Landsstyre (Hans Enoksen/Josef Motzfeldt) foreslog i FFL 2004-II også besparelser på trafikområdet på 135 mio. kr. fordelt på 2005-2007. Dette forslag blev vedtaget med støtte fra alle partier.

I FFL 2005 var en del af besparelserne allerede indarbejdet. Resten af besparelserne blev indarbejdet i den samlede pulje af bevillinger til trafik, der blev afsat på én samlet konto 73.01.11 Reserve til et nyt trafiksystem fra og med 2006. Der blev til denne hovedkonto optaget en tekstanmærkning, der lød således:

"Landsstyret bemyndiges til med godkendelse af Landstingets Finansudvalg, at indgå aftaler med operatører om udførelse af offentlig flytrafik og skibspassagersejls ud over bevillingsåret inden for en samlet ramme på op til 1.659,5 mio. kr. dækkende perioden 2006-2015."

Det var oprindeligt et enigt Finansudvalg der foreslog denne tekstanmærkning. FFL 2005 blev dog kun vedtaget med støtte fra IA og Siumut på grund af politiske uoverensstemmelser i forbindelse med tillægsbetænkningen til 3. behandlingen af FFL 2005.

Som konsekvens af den nye Finanslov afholdt Landsstyret i foråret 2005 licitation på trafikområdet. Resultatet af licitationen blev, at Arctic Umiaq Line (AUL) tabte til Air Greenland. De nye servicekontrakter blev sendt til godkendelse i Finansudvalget.

Udvalget skrev bl.a. således i sin afgørelse af 29. juni 2005:

"Der er redegjort for de umiddelbare fordele og ulemper, samt de økonomiske konsekvenser. Finansudvalget skal dog bemærke, at en godkendelse af indstillingen næsten må forudsætte at Landstinget i september måned i år godkender et beslutningsforslag om anlæggelse af en landingsbane i Paamiut. Hertil kommer at Landstinget ikke får yderligere indflydelse på valget af et en- eller flerstrengt trafiksystem."

Alle medlemmer af Finansudvalget **godkendte** de nye servicekontrakter.

I september 2005 behandlede Finansudvalget sag 01.31.06/05-00141. Landsstyret anmodede Udvalget om at godkende en tekstanmærkning, der bl.a. lød således:

"Landsstyret bemyndiges til at forberede, forhandle og med finansudvalgets godkendelse at foretage et salg af Arctic Umiaq Line A/S eller dele af Arctic Umiaq Line A/S herunder datterselskaber. Desuden bemyndiges Landsstyret til at disponere udgifter i årene 2006-2009 i forbindelse med eventuel afskedigelse af tjenestemænd udlånt til Arctic Umiaq Line A/S fra Staten og Hjemmestyret."

Alle medlemmer af Finansudvalget **godkendte** denne tekstanmærkning.

Samlet må det således konstateres, at alle medlemmer af såvel Landstinget som Finansudvalget har vidst, at der blev planlagt voldsomme besparelser på trafikområdet siden efteråret 2003. Alle partier har flere gange siden efteråret 2003 vedtaget at gå videre i denne proces. Salget af AUL ligger derfor i meget god forlængelse af Landstingets og Finansudvalgets beslutninger igennem flere år.

På baggrund af det foranstående kan Finansudvalget konstatere, at der tidligere er truffet beslutning om at Hjemmestyret fremover alene skal yde støtte via servicekontrakter til opretholdelse af et enstrengt trafiksystem med fly.

Dette betyder, at fremtidig passagertransport med skib altså ikke kan baseres på tilskud fra Hjemmestyret og derfor må forudsættes tilrettelagt på forretningsmæssige vilkår.

Det er i øvrigt på denne baggrund, at Landsstyret nu har anbefalet, at Finansudvalget godkender, at Landsstyreformanden bemyndiges til at tiltræde en mellem Arctic Umiaq Line og Arctic Travel Group A/S indgået aftale om at overdrage aktiver fra AUL til ATG, således at der kan blive opretholdt passagertrafik langs kysten fra april til sidst i september.

Finansudvalgets beslutning

Finansudvalget har efter meget grundige overvejelser truffet sin beslutning i nærværende sag. Et **flertal** af Udvalget bestående af repræsentanterne for Siumut, Inuit Ataqatigiit og Demokraterne **godkender** indstillingerne fra Landsstyret, mens et mindretal bestående af repræsentanten for Atassut ikke kan godkende indstillingerne. Der er efterfølgende optaget en mindretalsudtalelse fra repræsentanten for Atassut.

Hele Finansudvalget skal i øvrigt samtidig med nærværende beslutning **kraftigt henstille** til Landsstyret, at der tages de nødvendige initiativer til at sikre en god **samordning** mellem de forskellige trafikselskabers planer for trafikken både til vands og i luften, bl.a. med det sigte at der kan opretholdes en rimelig betjening af de mindre byer og bygder på kysten.

Herudover finder Finansudvalget, på baggrund af de modtagne oplysninger til spørgsmål 5 vedr. udgifterne til afskedigelse af de 19 tjenestemænd i AUL, at Landsstyret **optræder for opgivende i sagen**. Finansudvalget skal **henstille**, at Landsstyret endnu engang søger, at finde alternativ egnet beskæftigelse til de pågældende tjenestemænd. Landsstyret bør i en konkret dialog med tjenestemændene søge at finde individuelt tilpassede løsninger.

Målet må være, at de pågældende fortsat sikres en tilknytning til arbejdsmarkedet, samtidig med at Landskassen sparer 3 års rådighedsløn samt ekstra pensionsbidrag. Landsstyret bør

søge bredt efter egnet alternativ beskæftigelse, i regi af f.eks. andre offentlige A/S'er eller Skipperskolen i Paamiut. Det bør ligeledes nøje undersøges, om det vil være muligt at erstatte nuværende overenskomstansatte med nogle af de berørte tjenestemænd. Finansudvalget forventer klart, at både det nuværende og det kommende Landsstyre udviser betydelige bestræbelser i denne henseende. Udvalget skal derfor anmode om en status på disse bestræbelser inden den 31. december 2005.

Flertallet har bemærket sig at Landsstyret i overdragelsesaftalen søger at begrænse risikoen for Hjemmestyret ved at Hjemmestyret bl.a. har pant i skibene.

Mindretallet i Finansudvalget bestående af repræsentanten for Atassut **indstiller** Landsstyrets oplæg til forkastelse med følgende begrundelser:

For Det første: Landsstyret har groft tilsidesat egen vedtagelse af august 2005 om at salgsprocessen skulle igennem en udbudsrunde, hvor alle potentielle købere skulle have mulighed for at afgive købstilbud. Dette skete ved at landsstyret, uden at have indhentet alternative muligheder, indgik en hensigtserklæring den 5. september 2005 med ATC, uagtet at hensigtserklæringen ikke var juridisk bindende.

For det andet: Arctic Umiaq Line A/S's vitale aktiver (Sarfaq Ittuk, Sarpik Ittuk, Disko II, Tenderbåden Nunamut, Hovedkontorbygningen i Nuuk, incl. Inventar, IT-udstyr maskiner mv., 2 personaleboliger i Nuuk, 4 lejligheder til personaleboliger, 4 biler samt ret til navnet Arctic Umiaq Line A/S og Greenland Cruise A/S) vil, såfremt oplægget godkendes blive solgt for 65 mio. kr.. ATASSUT er overbevist om at de nævnte aktiver har langt større værdi end de 65 mio. kr.

For det tredje: I forbindelse med salget, vil det grønlandske samfund, af Landsstyret og flertallet i Finansudvalget, bevidst blive udsat for en meget stor risiko for at tabe hovedparten af de 65 mio. kr., idet størsteparten af betalingen vil ske løbende over en periode på 10 år, dermed vil Grønlands Hjemmestyre risikere aldrig at modtage nogle af afdragene, såfremt selskabet forinden går konkurs.

For det fjerde: Landstinget vil, såfremt oplægget godkendes, blive tvunget til at ændre skattelovgivningen, udelukkende for at tilgodese købers krav om nettolønsordning, således at rederiet derefter vil spare det beløb, skatten udgør, det vil igen betyde at rederiets omkostninger og dermed Landskassens indtægter vil falde med ca. 5. mio. kr. om året. Køber vil ligeledes sikre sig at såfremt Landstinget ikke vedtager ændringer på skattelovgivningen, at købesummen bliver reduceret med tilsvarende beløb de næste 3 år.

For det femte: I den foreslåede overdragelsesaftale har køber ingen forpligtigelser til at realisere de i "forretningsplan for ATG PR. 06.10.05." omtalte planer.

For det sjette: Den del af den grønlandske befolkning der bor i de områder ATG har planer om at nedlægge skibsbesejlingen af, samt de turister der med skib sejler til disse destinationer, vil, såfremt Landsstyrets oplæg bliver godkendt, fremover blive frataget muligheden for at kunne sejle med kystpassagerskibene.

Med disse begrundelser indstiller mindretallet, bestående af Augusta Salling, ATASSUT, Landsstyrets oplæg til forkastelse, samtidig foreslår mindretallet at

*spørgsmålet om privatisering og salg af Arctic Umiaq Line A/S bliver genstand for
behandling i Landstinget.*

Med venlig hilsen

Simon Olsen
Formand for Finansudvalget