

Ny udgave

(§ 10, stk. 2, samt bemærkningerne hertil er slettet)

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

1.1 Naalakkersuisut nedsatte i efteråret 2009 en transportkommission, som fik til opgave at komme med forslag til løsninger på de udfordringer på transportområdet, som vi står over for i den nærmeste fremtid.

Transportkommissionens betænkning blev offentliggjort den 1. april 2011. Betænkning er offentliggjort på Transportkommissionens hjemmeside <http://www.transportkommissionen.gl>

I Transportkommissionens betænkning 17.3.3 Havneudvidelse i Nuuk anføres:

”Det er Transportkommissionens vurdering, at en ny havn ved Umiarsualiviup qeqertaanni, foreløbigt afgrænset til fase 1, bør anlægges. I denne fase anlægges en ny containerhavn med en 320 m lang kaj med et bagland på 40.000 m² med pakhuse og værksted ved Umiarsualiviup qeqertaanni. Såvel kajlængden som baglandet kan forøges uden større problemer ved denne placering, jf. kapitel 11.

Transportkommissionens analyser viser, at de forventede og fortsatte stigninger i godsmængderne vil reducere effektiviteten på den eksisterende havn i Nuuk mere og mere, ligesom afviklingen af sejladsen over Atlanten i stigende grad vil blive for omkostningstung, hvis havnekapaciteten i Nuuk ikke forøges. Det vil udløse så store omkostningsstigninger, at anlæggelsen af en ny containerhavn synes samfundsøkonomisk meget rentabel.

Som det er redegjort for, synes dette resultat også at være meget robust. Selv om der er anvendt forsigtige antagelser om de mulige omkostningsbesparelser, især i relation til atlanttransporten, og også forsigtige skøn over udviklingen i den fremtidige godsmængde over Nuuk havn, viser de gennemførte beregninger, at en ny containerhavn ved Umiarsualiviup qeqertaanni er samfundsøkonomisk ret så rentabel. Og denne konklusion ændres heller ikke af de gennemførte følsomhedsberegninger, hvor fordelagtigheden af anlæggelsen af en ny containerhavn ved Umiarsualiviup qeqertaanni ellers er reduceret ret så betydeligt.”

Transportkommissionens betænkning blev behandlet i Inatsisartut den 17. oktober 2011 som dagsordenspunkt EM 2011/99.

1.2 I november 2012 godkendte Naalakkersuisut en principiel beslutning om at etablere en ny containerhavn ved Nuuk for at mindske de langsigtede omkostninger ved transport af gods til, fra og internt i Grønland.

Baggrunden for anlæg af den nye havn i Nuuk er senest beskrevet i ”Samfundsøkonomisk konsekvensvurdering – Udvidelse af Nuuk havn” fra 17. maj 2013 udarbejdet af Rambøll Management Consulting for Departement for Finanser og Indenrigsanliggender. Sammenfatning af ”Samfundsøkonomisk konsekvensvurdering – Udvidelse af Nuuk havn” er tilgået Inatsisartut, Finans- og Skatteudvalget og Anlægsudvalget.

På denne baggrund fremsatte Naalakkersuisut beslutningsforslag EM 2013/18 ”Forslag til Inatsisartutbeslutning: om at Naalakkersuisut pålægges i 2013 at stifte et aktieselskab som har til formål at anlægge og drive en ny havn i Nuuk og senest på FM 2014 at fremsætte forslag til Inatsisartutlov om regulering af selskabets, og havnens, forhold.”

Naalakkersuisut stiftede den 23. december 2013 Sikuki Nuuk Harbour A/S.

Inatsisartut Anlægsudvalg afgav betænkning over forslaget den 23. november 2013. Som bilag til Anlægsudvalgets betænkning er medtaget afgivne høringssvar, spørgsmål fra Anlægsudvalget samt Naalakkersuisuts besvarelse hertil. Som led i behandling af forslaget har Anlægsudvalget behandlet en række spørgsmål, kritikpunkter og opfordringer vedrørende grundlaget og forudsætninger for eventuel beslutning om anlæg af ny havn i Nuuk.

Anlægsudvalget indstillede enstemmigt forslaget til vedtagelse. Inatsisartut vedtog den 27. november 2013 beslutningsforslaget.

2. Hovedpunkter i forslaget

2.1 SIKUKI Nuuk Harbour A/S stiftes som et aktieselskab med en aktiekapital på op til nom. 100 mio. kr. Aktiekapitalen er fastsat under hensyn til selskabets kommende investeringer i ny havn i Nuuk, og således at egenkapital står i et rimeligt forhold til den forventede gæld.

Hele selskabets aktiekapital tegnes og berigtiges af Naalakkersuisut og ejes af Grønlands Selvstyre. Der er herved lagt afgørende vægt på, at havnen er af central og afgørende betydning for godtransport til, fra og internt i Grønland. Det er Naalakkersuisusut vurdering, at Grønlands Selvstyre skal sikres fuld kontrol med selskabets strategiske dispositioner og herunder kontrol med prissætningen af havnens ydelser.

På denne baggrund er der ikke i forslaget medtaget bestemmelse om hel eller delvis salg af Grønlands Selvstyres aktier i SIKUKI Nuuk Harbour A/S. Såfremt det på et senere tidspunkt viser sig grundlag for eller anledning hertil, vil Naalakkersuisut fremsætte forslag herom.

Selskabets formål vil være at projektere, udbyde og anlægge ny containerhavn i Nuuk samt drift af den eksisterende havn i Nuuk og den nye havn i Nuuk.

2.2 SIKUKI Nuuk Harbour A/S vil som aktieselskab være en selvstændig virksomhed, der driver virksomhed uden hæftelse for eller tilskud fra Grønlands Selvstyre og Naalakkersuisut.

Selskabet ledes af en bestyrelse og en direktion. Forslag til Inatsisartutlov opstiller en række positive krav til medlemmer af bestyrelse og direktion. Forslaget regulerer endvidere en række situationer, hvor en person ikke kan vælges til eller forblive i bestyrelsen eller direktionen. Bestemmelserne skal sikre en beslutningsdygtig ledelse, der besidder de nødvendige kompetencer til anlæg og drift af havnen i Nuuk.

Selskabet vil til brug for opførelse af ny containerhavn i Nuuk kunne optage de fornødne lån med generalforsamlingens godkendelse. Det er herved sikret, at Naalakkersuisut som selskabets generalforsamling træffer afgørelse om selskabets låneoptagelse. Det er samtidig forudsat, at Grønlands Selvstyre ikke bidrager til finansieringen af ny containerhavn i Nuuk ud over den indskudte egenkapital og ansvarlig lånekapital.

Lov om aktieselskaber, årsregnskabsloven og anden lovgivning om aktieselskaber, som er sat i kraft for Grønland finder anvendelse for SIKUKI Nuuk Harbour A/S, med de ændringer og tilføjelser der følger af forslaget og bestemmelser fastsat i medfør af forslaget.

2.3. Efter forslaget projekterer, udbyder og opfører SIKUKI Nuuk Harbour A/S ny havn i Nuuk tillige med et antal ejendomme til havnerelaterede formål. Projektering, udbud og anlæg heraf finansieres ved selskabets egenkapital, ansvarlig lånekapital og lån optaget hos eksterne finansieringsinstitutter.

SIKUKI Nuuk Harbour A/S, har nu foranlediget projekt udarbejdet og udbudt projektet og et resultat fra licitation foreligger.

På nuværende tidspunkt anlægges ny havn i Nuuk i fase 1 med et lige kajstykke på 280 m/310 m med option på 30 meter ekstra kajstykke og 40.000 m² container bagland og PTI til farligt gods. Containerterminalen vil være ISPS-sikret og indhegnet med gate til offentlig vej. Hertil kommer yderligere udjævnedede grusbelagte arealer i størrelsesordenen ca. 25.500 m² til opbevaringsformål for f.eks. efterforskningsindustrien.

Naalakkersuisut er i forslaget bemyndiget til at indgå aftale med Kommuneqarfik Sermersooq om omkostninger til kommunal byggemodning, der sker til varetagelse af landsplanmæssige interesser i forbindelse med opførelse af ny havn i Nuuk

Naalakkersuisut bemyndiges til i landsplandirektiv at vedtage de nærmere bestemmelser for anlæg af ny havn i Nuuk. Bemyndigelsen giver Naalakkersuisut mulighed for at imødegå forsinkelse af projektet som følge af manglende eller utilstrækkeligt kommunalt plangrundlag. Kommuneqarfik Sermersooq forventes dog at udarbejde og vedtage kommuneplantillæg, som giver mulighed for at gennemføre projektet i den foreliggende udformning og uden forsinkelse.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Administrative konsekvenser

Der påregnes administrative omkostninger til sædvanlig myndighedsbehandling forbundet med projektering og anlæg af ny havn i Nuuk med tilhørende landanlæg og ejendomme.

Udarbejdelse af eventuelt landsplandirektiv i medfør af forslagets § 8 forventes at kunne ske på grundlag af projektforslag udarbejdet af SIKUKI Nuuk Harbour A/S. Der kan evt. være behov for ekstern bistand til vurdering af projektforslaget. Det er vurderingen at omkostninger hertil i givet fald vil kunne afholdes inden for de givne bevillinger.

Godkendelse af havn med tilhørende landanlæg i henhold til miljølovgivningen sker på grundlag af redegørelse fra SIKUKI Nuuk Harbour A/S. Der kan evt. være behov for ekstern bistand til vurdering af redegørelsen. Det er vurderingen at omkostninger hertil kan afholdes inden for de givne bevillinger.

Kommuneqarfik Sermersooq vil skulle udarbejde og vedtage kommuneplantillæg samt myndighedsbehandle projektet i henhold til gældende regler. Der kan evt. være behov for ekstern bistand til vurdering af de særlige forhold, der knytter sig til projektering og anlæg af ny havn i Nuuk. Det er vurderingen at projektering og opførelse af et antal ejendomme på havnen vil kunne myndighedsbehandles uden behov for ekstern bistand.

Projektering og anlæg af ny havn i Nuuk

Det samlede anlægsbudget for den nye havn i form direkte investeringer i havneanlæg og direkte relateret infrastruktur udgør 227 mio.kr. Investeringsprogrammet omfatter endvidere direkte investering i bygninger på i alt 134,3 mio.kr. og 2 mobilkraner til i alt 56 mio.kr. Hertil kommer øvrige projekt omkostninger på i alt 134,1 mio.kr. såsom planlægning, rådgivning og tilstødende infrastruktur, der fordeles med 87 mio.kr. til

havneanlæg og 47 mio. kr. til bygninger. Det samlede investeringsprogram er således opgjort til 551,4 mio.kr. Den nye havn er forventet klar til ibrugtagning i 4. kvartal 2016.

Det samlede kapitalbehov i anlægsperioden inklusive byggerenter er på baggrund af licitation og forventninger til finansiering budgetteret til 580 mio. kr.

Kapitalbehov - beregnet

Mio. kr.

Projektomkostninger	134,1
Havneanlæg	227,0
Adgangsvej og opgradering af Qeqertanut	40,0
Nye bygninger (pakhushus, værksted, administration)	134,3
Kraner m.m.	56,0
I alt (2014-priser)	551,4
Budgetreserve	10,8
<u>Byggerenter</u>	<u>17,8</u>
Kapitalbehov	580,0

Priserne ved licitation er faste, hvorfor der ikke er budgetteret med prisstigninger. Der er til gengæld indlagt en budgetreserve som kan anvendes til selskabets drift m.v. i projektperiode

Kapitalbehov - finansiering

Mio. kr.

Kontant kapital indskud	70,0
Ansvarlig lånekapital	110,0
<u>Lån – finansieringsinstitutter</u>	<u>400,0</u>
I alt	580,0

Det nye aktieselskab budgetteres kapitaliseret med op til 180 mio. kr. i likvid kapital, hvoraf op til 70 mio. kr. er likvid egenkapital samt 110 mio. kr. er ansvarlig lånekapital. Det resterende kapitalbehov på 400,0 mio. kr. forventes dækket ved optagelse af lån på almindelige vilkår.

Selskabet er stiftet med en aktiekapital på nom. 55 mio. kr. tegnet af Grønlands Selvstyre. De eksisterende havnearealer er indskudt som apportindskud til en værdi af 30 mio. kr. Herudover er der ved stiftelse indskudt kontant 25 mio.

Inatsisartuts Finans- og Skatteudvalg har den 19. december 2013 (sag nr. 13-644) godkendt tillægsbevilling til 2013 som bemyndigede Naalakkersuisut til at indskyde 25 mio. kr. i likvid kapital, 110 mio. kr. som ansvarlig lånekapital samt den eksisterende havn som apportindskud i forbindelse med oprettelse af et aktieselskab, der har til formål at drive og etablere en ny containerhavn i Nuuk. Inatsisartuts Finans- og Skatteudvalg besluttede endvidere, at indtægtsbevillingen på 10.13.10 Udbytte, udlodning og salg fra aktieselskaber forøges med 25 mio. kr. gennem øget udbytte fra Royal Arctic line A/S.

Det ansvarlige lån kr. 110 mio. er finansieret ved, at bevillingen på hovedkonto 89.71.40 Nukissiorfiit - Grønlands Energiforsyning anlægsudlån, projektnummer 996.17.772 vandbehandling er reduceres med 15 mio. kr. og projektnummer 996.17.769 udlån til Nukissiorfiit er reduceret med 85 mio. kr.,
- at bevillingen på hovedkonto 89.71.41 Nukissiorfiit - Grønlands Energiforsyning anlægsudlån, byggemodning projektnummer 060.28.029 Særlig byggemodning Qinngorput er reduceret med 5 mio. kr. og projektnummer 996.28.028 Anlægsudlån byggemodning er reduceret med 5 mio. kr.

Der er i december 2013 gennemført ekstraordinær generalforsamling i Royal Arctic Line A/S til beslutning om ekstraordinær udbyttebetaling. Der er indgået låneaftale med SIKUKI Nuuk Harbour A/S om, at Grønlands Selvstyre yder et ansvarligt lån på 110 mio. kr. Vilklårene for det ansvarlige låne er udformet således, at det vil kunne træde fuldgyldigt i stedet for egenkapital i finansieringsinstitutters vurdering af gældskapaciteten i SIKUKI Nuuk Harbour A/S.

Finansiering af den løbende drift

De løbende omkostninger for aktieselskabet vil være højest i starten, hvor de finansielle omkostninger fylder meget i de samlede omkostninger. Driftsomkostningerne forventes i 2017 at beløbe sig til omkring 9 mio. kr. stigende til omkring 11 mio. kr. i 2022. De finansielle omkostninger og afskrivninger forventes at være i niveauet 42-44 mio. kr. i 2017 faldende til 38 - 40 mio. kr. i 2022 og med faldende profil i takt med afvikling af lån og reducerede rentebetalinger.

Omsætning i aktieselskabet forventes i 2017 at beløbe sig til omkring 49 -51 mio. kr. stigende til niveauet 55 -57 mio. kr. i 2022. Den væsentligste del af selskabets omsætning vil stamme fra Royal Arctic Line A/S i form af leje af arealer, bygninger og kraner. SIKUKI Nuuk Harbour A/S har af forsigtigheds årsager budgetteret med lave fragtmængder og ingen aktiviteter fra råstofprojekter. Dette modsvarer af besparelser i anlæggelse af ny havn samt den efterfølgende drift. Derved er der sket tilpasning til den øjeblikkelige situation.

Samlet set forventes selskabet at have en meget lille overskudsgrad i de første år, men stigende i takt med reduktion i de finansielle omkostninger.

Ovenstående indtægts- og udgiftsskøn er forbundet med stor usikkerhed. Særligt da der ikke er indgået aftale med finansieringsinstitutter omkring vilkår for låneoptagelse.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

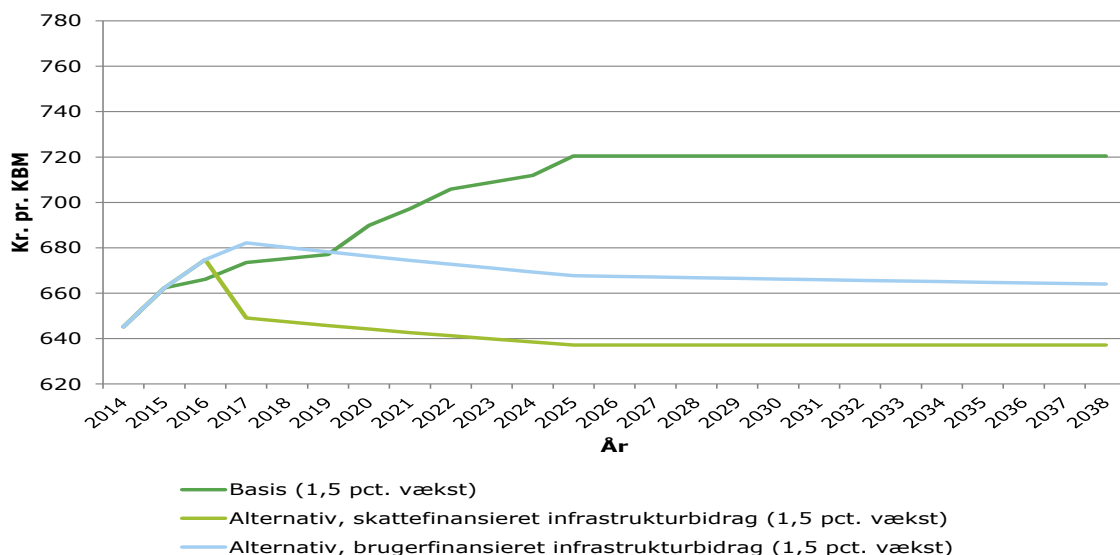
Forslag til oprettelse af SIKUKI Nuuk Harbour A/S og anlæg af ny havn i Nuuk indebærer ikke i sig selv økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Nærværende forslag til stiftelse af SIKUKI Nuuk Harbour A/S skal ses i sammenhæng med Naalakkersuisuts samtidige forslag til Inatsisartutlov om havne. Forslag til Inatsisartutlov om havne skaber de retlige rammer for drift af havne i privatretligt regi og med mulighed for opkrævning af betaling for brug af havn med tilhørende landanlæg.

Omsætning i aktieselskabet forventes i 2017 at beløbe sig til omkring 49 -51 mio. kr. stigende til niveauet 55-57 mio. kr. i 2022. Den væsentligste del af selskabets omsætning vil stamme fra Royal Arctic Line A/S i form af leje af arealer, bygninger og kraner. Hertil kommer indtægter fra aktiviteter, der i dag ikke skal betales for samt indtægter fra nye aktiviteter, særligt i forbindelse med råstofprojekter.

Samlet set forventes selskabet, at have en meget lille overskudsgrad i de første år, men stigende i takt med reduktion i de finansielle omkostninger.

Det er vurderingen, at der må påregnes fragstigninger uanset om der anlægges ny havn i Nuuk. Det er imidlertid vurderingen, at fragstigningerne vil være højere, hvis der ikke anlægges en ny havn i Nuuk. Det er vurderingen, at anlæg af ny havn i Nuuk vil betyde en reduceret stigning i fragtraterne.



(kilde: Samfundsøkonomisk konsekvensvurdering – udvidelse af Nuuk havn)

Det er vurderingen, at Royal Arctic Line A/S's omkostninger vil stige, og behovet for fragtratestigninger vil blive større, hvis havnen ikke udvides, da operationen på den

nuværende havn i stigende grad bliver ineffektive pga. pladsmangel, og da Royal Arctic Line A/S i stigende grad må indchartre tonnage, når kapaciteten på skibene overskrides. Skibenes størrelse kan ikke øges meget, da størrelsen skal være afpasset til at kunne anløbe Nuuk, Sisimiut og Aasiaat og den nuværende containerterminal i Nuuk kan ikke rumme lasten fra et helt atlantskib.

Naalakkersuisut ønsker som ejer af såvel SIKUKI Nuuk Harbour A/S og Royal Arctic Line A/S at medvirke til, at aftalerne mellem disse 2 selskaber afspejler en incitamentsstruktur, der har fokus på at reducere omkostningerne og løbende optimere driften samt sikre effektiviseringer så behovet for fragttigninger generelt reduceres.

En ny havn i Nuuk forventes at kunne generere årlige besparelser i Royal Arctic Line A/S på ca. 30 mio. kr. Det er vurderingen, at der herudover vil skulle findes ca. 10-15 mio. kr., afhængig af finansieringsvilkår, årligt til finansieringen, hvilket dog er under halvdelen af det oprindelig forudsatte ved stiftelsen af SIKUKI Nuuk Harbour A/S. Det kan være en mulighed, at lade fragtraterne stige. Det følger af gældende lovgivning, at fragtraterne og fordelingen heraf godkendes af Naalakkersuisut.

Takster og takstprincipper for betaling for brug af havn med tilhørende landanlæg vil skulle godkendes af Naalakkersuisut.

5. Konsekvenser for miljø, natur og folkesundhed

Det er vurderingen, at forslaget ikke i sig selv vil have konsekvenser for miljø, natur og folkesundhed.

Der blev i november 2013 udarbejdet en VVM-redegørelse angående udvidelse af havnen i Nuuk. VVM-redegørelsen er udarbejdet for bygherren af Rambøll. I VVM-redegørelsen er foretaget vurdering af miljøpåvirkninger som følge af anlæg og drift af ny havn i Nuuk med tilhørende trafik anlæg.

Departementet for Miljø og Natur har foretaget høring af VVM-redegørelse angående udvidelse af havnen i Nuuk. VVM-redegørelsen er offentliggjort på www.Naalakkersuisut.gl/horing i perioden 19. december 2013 – 20. februar 2014.

Yderligere tekniske rapporter, som ikke indgik i høringsmaterialet, er offentliggjort på Departementet for Sundhed og Infrastrukturs hjemmeside på <http://naalakkersuisut.gl/da/Naalakkersuisut/Departementer/Sundhed-og-Infrastruktur/Infrastruktur/Havne-og-lufthavne/Borgermoede-om-havne>

I henhold til § 9, stk. 2, nr. 2 i Selvstyrets bekendtgørelse nr. 5 af 27. marts 2013 om vurdering af visse anlægs virkninger på miljøet og betaling for miljøtilsyn, er afholdt et borgermøde den 16. januar 2014 i Katuaq/Grønlands kulturhus.

Som led i projekteringen udarbejder SIKUKI Nuuk Harbour A/S fornøden ansøgning til Naalakkersuisut om godkendelse af havn med tilhørende landanlæg i henhold til § 41 i Inatsisartutlov nr. 9 af 22. november 2011 om beskyttelse af miljøet og Selvstyrets bekendtgørelse nr. 5 af 27. marts 2013 om vurdering af visse anlægs virkninger på miljøet og betaling for miljøtilsyn.

Der er i efteråret 2014 givet VVM godkendelse af projektet.

Havnen i Nuuk vil få kapacitet til at modtage større skibe, og skal fungere som hovedhavn for hele landet. Dette giver mulighed for en mere effektiv betjening af hele landet, idet gods til Grønland vi kunne fragtes på større og mere almindelige og miljørigtige skibe.

6. Konsekvenser for borgerne

Forslag til oprettelse af SIKUKI Nuuk Harbour A/S og anlæg af ny havn i Nuuk indebærer ikke i sig selv økonomiske eller administrative konsekvenser for borgerne.

Som anført ovenfor under pkt. 4 er det vurderingen, at stigning i fragtraterne ikke kan undgås uanset om der anlægges ny havn i Nuuk eller ej. Det er som anført vurderingen af stigningerne kan reduceres ved anlæg af ny havn i Nuuk.

De stigninger i fragtraterne, som pålægges erhvervslivet må i alt væsentligt påregnes overvæltet på forbrugerne.

7. Andre væsentlige konsekvenser

Det er begrænset med større havnefaciliteter i Grønland, der i fremtiden skal servicere kommercielle marineaktiviteter på vestkysten. Den nærmeste canadiske havn, som kan håndtere efterforskningsindustrien, er i St. John, New Foundland ca. 1.800 km (1.000 sømil) fra Nuuk. I forbindelse med efterforskningsaktiviteterne vest for Grønland anvendes primært havnene i Nuuk og Aasiaat, hvor den begrænsende faktor hidtil har været baglandet i havnene.

I forhold til containerdistributionen skal det bemærkes, at Royal Arctic Line A/S's atlantskibe Nuka og Naja Arctica på hver 700 TEU i dag alene kan anløbe 4 havne i Grønland. Narsaq, Nuuk, Sisimiut og Aasiaat. Resten af havnene betjenes med feeder og bygdeskibe. Dog er sydgrønland påvirket af storsis i længere periode mellem maj og august. Dette medfører, at atlantskibene ikke kan anløbe Narsaq og kølevarer transiteres derfor i Nuuk havn til et feederskib, der med højere isklasse har lettere ved at forcere isen.

Havnen i Nuuk får kapacitet til at modtage større skibe, og skal fungere som hovedhavn for hele landet. Dette giver mulighed for en mere effektiv betjening af hele landet, idet gods til Grønland vil kunne fragtes på større og mere almindelige og miljørigtige skibe. Godset vil herefter kunne blive omlastet i Nuuk til skibe, som er specielt konstruerede til at anløbe mindre havne.

Det blev under EM2013/18 pålagt Naalakkersuisut, senest på FM2014, at fremlægge en oprettelses- og anlæggelseslov som fastlægger selskabets formål. Af flere årsager, herunder valgudskrivelse, har dette ikke været muligt. Fremsættelsen af lovforslaget sker derfor på FM2015. Det forventes ikke at have nogen konsekvenser at fremsættelsen først sker på FM2015.

Det skal her bemærkes, at SIKUKI Nuuk Harbour A/S har gennemført planlægningen af opførelsen af havn, tilpasset forretningsplan og omfang til de aktuelle forhold og prognoser. På denne baggrund er der gennemført væsentlige forbedring af de økonomiske forudsætninger dels igennem tilpasning af projektet og dels tilpasset den efterfølgende organisation. Dette har betydet, at selvom selskabet ikke har budgetteret med indtægter fra råstofsektoren og selvom der er budgettet med lavere fragtmængder end oprindelig forudsat, så er det samtidig lykkedes at holde den årlige lejebetaling for Royal Arctic Line A/S budgetteret nede på omkring 65 % af oprindelig forudsatte ved stiftelsen af selskabet.

SIKUKI Nuuk Harbour A/S har efter overdragelsen af projektet grundigt overvejet kapaciteter og design i forhold til det oprindeligt forudsatte. Vurderingen var og er, at det er muligt at reducere omfanget af projektet, uden at det går ud over funktionaliteten og den for en havn så vigtige logistik. Samtidig er der på flere punkter skabt mulighed for en bedre logistik og fleksible rammer for udvidelser af havneanlægget og bygninger i fremtiden. Samlet set betyder det:

- En funktionel havn med god logistik for en havnevirksomhed.
- At havn og tilhørende bygninger løbende kan udvikles og udvides såfremt behov opstår.
- At der i projektet er indarbejdet væsentlige besparelser.

Fokus har været på at sikre en tilstrækkelig konkurrencesituation blandt entreprenører, der kunne løfte opgaven, samtidig med at lokalsamfundet blev tilgodeset. Efter nøje overvejelser blev det valgt at udbyde projektet i Totalentreprise. Konkurrenceparametrene var: pris, kvalitet, erfaring, anvendelse af grønlandsk arbejdskraft samt ansættelse af lærlinge med henblik på fastsættelse af det økonomisk mest fordelagtige tilbud.

For så vidt angår anvendelse af grønlandsk arbejdskraft samt lærlinge, er der givet tilbud på antal anvendte timer i forbindelse med gennemførelse af projektet. De tilbudte timer kan eksempelvis anvendes på faglært og ufaglært arbejdskraft, rådgivningstimer, byggeplads administration, lærlinge, og ingeniørpraktikanter. Det skal være medarbejdere, som på

licitationstidspunkter har haft bopæl i Grønland, hos entreprenør, underentreprenører, rådgivere m.v. Dertil kommer en pålagt bod pr. time, der ikke benyttes. Det vurderes, at entreprenøren med baggrund heri vil have et væsentligt incitament til at engagere lokal arbejdskraft.

Projektmateriale er udformet, som et såkaldt Funktionsudbud med en række funktionelle krav og valgmuligheder for entreprenøren. Derved har de bydende kunnet optimere projektet bedst muligt i forhold til kravsspecifikationen. Det vurderes, at der på den måde er fundet produktions- og anlægsmetoder, som er rationelle, uden at påvirke kvaliteten. Det er vurderingen, at funktionsudbuddet har medvirket til at begrænse omkostningerne væsentligt.

Samlet har det betydet:

- En anlægssum på i alt 551,4 mio.kr. excl. renter men inkl. anlæg, bygninger, infrastruktur, mobilkraner, planlægningsomkostninger og uforudsete omkostninger, hvilket er ca. 100 mio. kr. mindre end det oprindeligt forudsatte.
- En stor anvendelse af grønlandsk arbejdskraft og lærlinge, som udover at opkvalificere lokal arbejdskraft og selskaber også skaber vækst i samfundet. Der er tilbudt 130.000 timers anvendelse af grønlandsk arbejdskraft i projektet samt 20.000 lærlinge timer. Dette svarer samlet til ca. 90 fuldtidsstillinger i et år, hvortil kan lægges afledte effekter på servicevirksomheder, opkvalificering m.v.

8. Høring af myndigheder og organisationer m.v.

Forslaget har været i høring i perioden 8. januar - 12. februar 2014. Forslaget blev sendt til:

KANUKOKA

Qaasuitsup Kommunia

Kommuneqarfik Sermersooq

Kommune Kujalleq

Qeqqata Kommunia

KANUNUPE

KNAPK

SIK

Nuuk Transport A/S

NUSUKA

Grønlands Arbejdsgiverforening (GA)

Royal Arctic Line A/S

Royal Greenland A/S

KNI A/S

SIKUKI Nuuk Harbour A/S

Departementet for Finanser og Indenrigsanliggender
Departementet for Fiskeri, Fangst og Landbrug
Departementet for Miljø og Natur
Departementet for Boliger
Departementet for Sundhed og Infrastruktur
Departementet for Familie og Justitsvæsen
Departementet for Erhverv, Råstoffer og Arbejdsmarked

Ved høringsfristens udløb var der indkommet hørings svar fra

Qeqqata Kommunia
Kommuneqarfik Sermersooq
SIK
Nuuk Transport A/S
Grønlands Arbejdsgiverforening (GA)

Hørings svar, der vedrører tekniske eller sproglige forhold er uden yderligere bemærkninger indarbejdet i nærværende forslag til Inatsisartutlov med tilhørende bemærkninger.

Andre indkomne hørings svar gengives i det væsentlige nedenfor tillige med Naalakkersuisuts bemærkninger hertil.

Kommuneqarfik Sermersooq

”Kommuneqarfik Sermersooq har den 9. januar 2014 gennem Bestyrelsessekretariat i Formandens Departement modtaget følgende høringsmateriale vedrørende ”Forslag til Inatsisartutlov om oprettelses- og anlægslov for SIKUKI Nuuk Harbour A/S”:

- a) Høringsbrev om forslag til Inatsisartutlov om oprettelses- og anlægslov for SIKUKI Nuuk Harbour A/S*
- b) Forslag til Inatsisartutlov om SIKUKI Nuuk Harbour A/S*
- c) Bemærkninger til forslag til Inatsisartutlov om SIKUKI Nuuk Harbour A/S*

Generelt er Kommuneqarfik Sermersooq særdeles positiv overfor udsigten til at en ny Atlantgodshavn etableres på Umiarsualiviup qeqertaanni/Umiarsualiviup qeqertai. Kommuneqarfik Sermersooq støtter op om bestræbelserne om at skabe en moderne Atlantgodshavn i Nuuk, og ser frem til, at havnen nu snart står foran at skulle opføres.

Kommuneqarfik Sermersooq vil også gerne benytte lejligheden til at kvittere for et godt og tillidsfuldt samarbejde mellem Departementet for Sundhed og Infrastruktur og Anlægs- og Miljøforvaltningen i Kommuneqarfik Sermersooq omkring anlæggelsen af en ny Atlantgodshavn. Et samarbejde der efter Kommuneqarfik Sermersooqs opfattelse, er en nødvendig betingelse i forhold til at løfte et så stort anlægsprojekt.

Det er ligeledes et samarbejde, som Kommuneqarfik Sermersooq gerne ser fortsat.

Det er derfor glædeligt, at forslag til Inatsisartutlov om oprettelses- og anlægslov for SIKUKI Nuuk Harbour A/S bemyndiger Naalakkersuisut til at indgå aftale om og afholde omkostninger til kommunal byggemodning i forbindelse med opførelse af ny havn i Nuuk.

Til gengæld syntes der at være en vis uklarhed eller diskrepans mellem forslag til Inatsisartutlov om SIKUKI Nuuk Harbour og lovforslagets bemærkninger hvad angår muligheden for at udfærdige et landsplandirektiv.

Det fremgår af § 8 stk. 1 og 2 i selve forslaget til Inatsisartutlov om SIKUKI Nuuk Harbour, at Naalakkersuisut kan (vores understregning) vedtage et landsplandirektiv med samme retsvirkning som en kommuneplan.

Denne formulering i lovforslaget falder fint i tråd med Planlovens bestemmelser og intentioner, og Kommuneqarfik Sermersooq har derfor ingen yderligere bemærkninger til, at Naalakkersuisut i lovforslaget til SIKUKI Nuuk Harbour A/S tydeliggør Naalakkersuisuts mulighed for at udfærdige et landsplandirektiv.

Kommuneqarfik Sermersooq stiller sig til gengæld uforstående over, at der i bemærkningerne til forslag om Inatsisartutlov om SIKUKI Nuuk Harbour A/S fremsættes følgende:

”Naalakkersuisut bemyndiges til i landsplandirektiv at vedtage de nærmere bestemmelser for anlæg af ny havn i Nuuk. Landsplandirektivet vil supplere nærværende forslag, og samtidig indebærer at Kommuneqarfik Sermersooq ikke skal udarbejde kommuneplantillæg.” samt
”Udarbejdelse af landsplandirektiv og fastsættelse af evt. regler i medfør af forslagets § 8 (i den grønlandske version af bemærkninger til lovforslaget henvises der fejlagtigt til § 7) forventes at kunne ske på grundlag af projektforslag udarbejdet af SIKUKI Nuuk Harbour A/S.”

Der bør efter Kommuneqarfik Sermersooqs opfattelse være overensstemmelse mellem lovforslaget og bemærkningerne hertil. Såfremt man fra Naalakkersuisuts side agter at udarbejde et landsplandirektiv, og at Kommuneqarfik Sermersooq således skal stille udarbejdelsen af et kommuneplantillæg i bero, bør det fremgå af selve lovforslaget, og ordet kan i § 8 bør erstattes med ordet vil.

Såfremt lovforslaget og bemærkningerne hertil skal forstås således, at plangrundlaget til havneanlæggelsen af SIKUKI Nuuk Harbour som udgangspunkt forventes at være et kommu-

neplantillæg, og at et landsplandirektiv mere skal opfattes som en mulighed hvis et kommuneplantillæg ikke er en mulighed, så bør bemærkningerne til lovforslaget tilrettes så dette fremgår mere tydeligt.

Der tages forbehold for efterfølgende politisk behandling.”

Svar

Forslagets § 8 bemyndiger Naalakkersuisut til i landsplandirektiv at vedtage de nærmere bestemmelser for anlæg af den nye havn i Nuuk med tilhørende landanlæg og ejendomme. Det er i forslaget præciseret, at bemyndigelsen giver Naalakkersuisut mulighed for at imødegå forsinkelse af projektet som følge af manglende eller utilstrækkeligt kommunalt plangrundlag. Kommuneqarfik Sermersooq forventes dog at udarbejde og vedtage kommuneplantillæg, som giver mulighed for at gennemføre projektet i den foreliggende udformning.

Grønlands Arbejdsgiverforening

”Grønlands Arbejdsgiverforening skal indledningsvis henvide til GA`s høringssvar af 6. januar 2014 (kopi vedlagt)

Udover det har GA ingen generelle bemærkninger til forslaget.

GA har følgende bemærkninger til enkelte bestemmelser:

Ad. § 9

Det fremgår af bestemmelsen, at Naalakkersuisut kan fastsætte regler om udbud af den nye havn i Nuuk med tilhørende landanlæg og ejendomme.

GA går ud fra at formålet er at kunne fastsætte regler om brug af lokale leverandører og sikring af lokale arbejdspladser og læreåpladser. Bestemmelsen er meget åbent formuleret som gør det tvivlsomt om hensigten er at fravige tilbudsloven.

GA skal anbefale, at bestemmelsen klart beskriver, at tilbudsloven er gældende. Men at der udover tilbudslovens bestemmelser kan fastsættes regler om, at der skal være lokale leverandører og at der kan fastsættes bestemmelser, der sikre lokale arbejdspladser og lærepladser.

Grønlands Arbejdsgiverforening har ikke yderligere bemærkninger”

Svar

Grønlands Arbejdsgiverforenings høringssvar af 6. januar 2014 vedrører forslag til Inatsisartutlov om havne. Høringssvaret er behandlet i forslag til Inatsisartutlov om havne.

Forslaget § 9 i nærværende forslag er udgået.

SIKUKI Nuuk Harbour A/S foretager udbud af havne med tilhørende landanlæg og ejendomme i henhold til Inatsisartutlov om indhentning af tilbud i bygge- og anlægssektoren. Der kan indenfor rammerne heraf varetages hensyn til sikring af lokale arbejdspladser og lærepladser samt anvendelse af lokale leverandører i anlægsfasen.

SIK

Det er meget tilfredsstillende, at der igangsættes et stort anlægsarbejde under den nuværende økonomiske afmatning. Det er vigtigt for S.I.K. at understrege, at det nødvendigvis må medføre mange lokale arbejdspladser og en styrkelse af de lokale firmaer, der bidrager til samfundsøkonomien med arbejdspladser og uddannelse af lærlinge.

Det fremgår af de almindelige bemærkninger til loven, at der er gjort et grundigt forarbejde i form af samfundsøkonomiske analyser. Det må derfor undre, at netop omkring de vigtige samfundsøkonomiske elementer som lokale arbejds- og uddannelsespladser lægger loven op til, at der kan ske undtagelse fra de gældende regler om udbud og pligt til at etablere lærepladser.

Det fremgår af forslaget § 9, at Naalakkersuisut kan fastsætte regler om udbud af anlæg af den nye havn i Nuuk med tilhørende landanlæg og ejendomme, herunder om brug af lokale leverandører og til sikring af lokale arbejdspladser og lærepladser.

Det lyder jo godt bortset fra, at sådanne regler findes i forvejen i to regelsæt:

Indirekte i Inatsisartutlov nr. 11 af 2. december 2009 om indhentning af tilbud i bygge- og anlægssektoren. Loven gælder for indhentning af tilbud og tildeling af ordre på udførelse af bygge- og anlægsarbejder for bl.a. selskaber hvor Grønlands Selvstyre har en bestemmende indflydelse.

I henhold til § 15 i denne lov kan en bl.a. ordre tildeles efter det økonomisk mest fordelagtige bud under hensyntagen til forskellige kriterier, som varierer efter den pågældende kontrakt. Der er en liste over kriterier, der ikke er udtømmende. Eftersom der i Inatsisartutlov om SIKUKI Nuuk Harbour A/S lægges betydeligt vægt på de samfundsøkonomisk fordelagtige virkninger, vil der naturligvis også i forbindelse med udbud kunne lægges vægt på etablering af lokale arbejdspladser, hvorved samfundet kan spare sociale ydelser og få tilført øgede indtægter i form af skat.

I samme lovs § 35 er der en bestemmelse om at Naalakkersuisut kan fastsætte regler om, i hvilket omfang, der skal ansættes lærlinge i forbindelse med udførelse af bygge- og

anlægsarbejder omfattet af loven. Denne hjemmel er udnyttet i Selvstyrets bekendtgørelse nr. 10 af 12. juli 2010 om lærlinge i bygge- og anlægsarbejder, hvor der i § 2 fastsættes krav til udbyder om, at der i udbudsmaterialet stilles krav om ansættelse af et mindste antal lærlinge i forhold til opgavens værdi.

På den baggrund bliver bemærkningerne til forslaget § 9 særdeles interessante, idet man i bemærkningerne fastslår, at:

”Det beror på en samlet vurdering af de økonomiske omkostninger forbundet hermed, i hvilket omfang, der skal ske udbud på vilkår, der sikre anvendelse af lokale leverandører, lokal arbejdskraft og oprettelse af lærlingeaftaler. Der vil derfor skulle foretages en skønsmæssig vurdering af de evt. økonomiske meromkostninger, der knytter sig til sådanne vilkår.”

Eller med andre ord: De vilkår, der ellers gælder for alle udbud, skal ikke nødvendigvis gælde for SIKUKI Nuuk Harbour A/S.

Rent bortset fra de fordele som den lokale arbejdskraft, de lokale virksomheder og kommunen derved mister, så er det et meget betænkeligt signal at sende til de IBA-forhandlinger, der skal gennemføres i forbindelse med fremtidige storskalaprojekter, hvor det offentlige kan komme til at stå med et kæmpe forklaringsproblem.

S.I.K. foreslår, at § 9 udgår af forslaget, eller alternativt, at det i bemærkningerne fastslås, at der i vurderingen af de eventuelle økonomiske meromkostninger SKAL indgå en modpost i form af en vurdering af de samfundsøkonomisk fordelagtige virkninger.

Svar

Forslaget § 9 er udgået.

SIKUKI Nuuk Harbour A/S foretager udbud af havne med tilhørende landanlæg og ejendomme i henhold til Inatsisartutlov om indhentning af tilbud i bygge- og anlægssektoren. Der kan indenfor rammerne heraf varetages hensyn til sikring af lokale arbejdspladser og lærepladser samt anvendelse af lokale leverandører i anlægsfasen. Dette er der desuden taget højde for, som beskrevet tidligere, ved at gøre anvendelse af grønlandsk arbejdskraft til et af konkurrenceparametrene, og dermed sikret anvendelsen af grønlandsk arbejdskraft.

Qeqqata Kommunia

”Grønlands Selvstyre ved formandens departement har fremsendt forslag til Inatsisartutlov om oprettelses- og anlægslov for SIKUKI Nuuk Harbour A/S i høring. Høringsfristen er fastsat til d. 12. februar 2014.

Det er umiddelbart Qeqqata Kommunias opfattelse, at forslaget er en ualmindelig dårlig idé for resten af landet, men muligvis en god idé for en enkelt by, landets hovedstad.

Værre er det, at der bevidst i bemærkningerne fremgår urigtige oplysninger, som får til lovforslaget fremgår adskillige urigtige oplysninger.

1. *Indledningsvist oplyses det i bemærkningerne, at Transportkommissionen har benyttet "forsigtige skøn over udviklingen i den fremtidige godsmængde over Nuuk havn".*

Udsagnet er misvisende, når:

- a. *Transportkommissionen har benyttet en årlig stigning i godsmængder på 2,6%*
- b. *De faktiske mængder i de senere år har været faldende i de senere år, jf. RALs regnskaber*
- c. *Naalakkersuisuts forkvinde Aleqa Hammond i brev til Inatsisartuts anlægsudvalg af 1. november 2013 oplyser, at "Transportkommissionen baserede sine analyser på en udvikling i godsmængderne på 2,6%. Denne udvikling er justeret i de senere analyser (samfundsøkonomisk konsekvensanalyse og Forretningsplan) til 1,5%"*
- d. *Naalakkersuisoq Steen Lynge i brev til Qeqqata Kommunia af 8. november oplyser det samme.*

Naalakkersuisut medlemmerne var åbenbart i november 2013 velinformeret om, at Transportkommissionen benyttede meget høje estimater på godsudviklingen. Alligevel skriver Selvstyret nu i bemærkningerne, at Transportkommissionens skøn var forsigtige.

Det er vildledende - grænsende til det manipulerende.

2. *I de økonomiske konsekvenser i kapitel 3 omtales under 'Finansiering af den løbende drift', at der "kommer indtægter fra aktiviteter, der i dag ikke skal betales for samt indtægter fra nye aktiviteter, særligt i forbindelse med råstofprojekter."*

Udsagnet er misvisende, når:

- a. *Departementet for Erhverv, Arbejdsmarked og Råstoffer i sit høringssvar d. 3. september 2013 gør opmærksom på, at havnen "ikke må begrænse eller binde virksomheder inden for råstofindustrien til bestemte transportløsninger*
- b. *Departementet for Erhverv, Arbejdsmarked og Råstoffer i samme høringssvar gør opmærksom på, at "Det primære rationale for anlæggelse af en ny havn i Nuuk er hensynet til den generelle forsyning af varer til Grønland og eksport af fisk".*
- c. *Departementet for Erhverv, Arbejdsmarked og Råstoffer på anlægsseminaret d. 11. januar 2014 præsenterer, at "Mineselskaberne vil derfor ofte skulle etablere nye kajanlæg nær minen, med dimensioner svarende til det specifikke behov, mht. skibsstørrelser mm. Det forventes at sejlads fra minerne vil ske med skibe med en længde på 180-250 m. Det vil sige skibe, der kræver kajanlæg med vanddybder på min. 15-20 m. Disse skibe vil derfor ikke kunne benytte sig af de eksisterende havne."*
- d. *De hidtidige miner i Grønland i de senere år netop ikke har benyttet de eksisterende havne.*

Selvstyret er åbenbart fuldt ud klar over, at mineprojekter ikke vil benytte bynære havne med mindre at minen ligger bynært. Alligevel skriver Selvstyret nu i bemærkningerne, at der kommer indtægter til Nuuk Havn fra råstofprojekter. Når der ikke kommer disse

*indtægter, så må borgerne og erhvervslivet i Grønland betale via højere fragtpriser.
Det er vildledende - grænsende til det manipulerende.*

3. *I de økonomiske konsekvenser er ikke medtaget en række andre forhold, som:*
- a. *Udgifter til anskaffelse af to nye store hurtigsejlende fragtskibe, der skal sejle i rute fart mellem Alaborg og Nuuk*
 - b. *Udgifter til sejlads med disse halvtomme skibe, når der fremover skal sejles med samme frekvens som for nuværende, men med betydeligt større skibe (større skibe må alt andet lige være dyrere i drift)*
 - c. *Udgifter til 2 skibe sejlede på vestkysten mellem Ilulissat-Nuuk-Nanortalik mod nuværende kun 1 skib*
 - d. *Fare for væsentligt højere anlægsudgifter end forventet på grund af overophedning som følge af sammenfald med øvrige offentlige investeringer i Nuuk, især i bolig- og anstaltsanlæggelser (som jf. Aleqa Hammonds brev d. 1. november 2013 til anlægsudvalget ikke er koordineret og gør import af arbejdskraft nødvendigt)*
 - e. *De regionale konsekvenser ved en så markant centralisering, som der lægges op til, hvilket især vil føre til nedgang i Aasiaat (og Sisimiut).*
 - f. *En meget uheldig sammenblanding af RALs og SIKUKIs anliggender, hvor incitamentsstrukturen trods oplysninger om det modsatte gør parterne helt afhængig af hinandens respektive monopoler. En struktur der vil fastlåse skibsfragtstrukturen i mange år og hindre en sund konkurrence.*

Selvstyret undlader at medtage disse mange forskellige udgifter, hvilket igen må medføre, at borgerne og erhvervslivet i Grønland må bøde for med endnu højere fragtpriser i fremtiden.

Det er vildledende - grænsende til det manipulerende.

Qeqqata Kommunia har endvidere rejst tvivl om de anvendte data, jf. vores høringsbrev af 2. september 2013. Vi bemærker, at såvel eksporterhvervet som importerhvervet heller ikke finder anledning til at stole på Selvstyrets datagrundlag i forbindelse med skibstrafik, og Selvstyret har måttet trække usande oplysninger tilbage.

Qeqqata Kommunia finder det meget bekymrende, at i en situation med manglende troværdighed om datagrundlaget for skibstrafikken, at Grønlands Selvstyre fortsætter med, at anvende data, som man ved er fejlhæftet i et stort og dyrt projekt.

Qeqqata Kommunia skal derfor opfordre Grønlands Selvstyre at trække lovforslaget tilbage og igangsætte et uvildigt analysearbejde af såvel havneforhold som skibstrafikken. Det er centralt for sammenhængskraften i vort land, at alle forstår og er enige om de bagvedliggende data samt at alle regioner deltager i dette arbejde, fremfor at det udelukkende gennemføres af Nuuk-baserede selskaber."

Svar

Generelt

Inatsisartut har allerede truffet beslutning om etablering af ny havn i Nuuk. Nærværende forslag til Inatsisartutlov om SIKUKI Nuuk Harbour A/S og anlæg af havn ved Nuuk fremsættes som opfølgning på Inatsisartuts beslutning.

Inatsisartut behandlede på EM 2013/18 ”Forslag til Inatsisartutbeslutning: om at Naalakkersuisut pålægges i 2013 at stifte et aktieselskab som har til formål at anlægge og drive en ny havn i Nuuk og senest på FM 2014 at fremsætte forslag til Inatsisartutlov om regulering af selskabets, og havnens, forhold.”

Inatsisartut Anlægsudvalget afgav betænkning over forslaget den 23. november 2013. Inatsisartut Anlægsudvalget indstillede enstemmigt forslaget til vedtagelse.

Inatsisartut vedtog den 27. november 2013 beslutningsforslaget.

En lang række spørgsmål fra Qeqqata Kommunia er behandlet som led i beslutningsforslagets behandling og vedtagelse i Inatsisartut. Der henvises herved til Anlægsudvalgets betænkning af 25. november 2013 med tilhørende bilag og herunder bilag 5, bilag 10, bilag 11 og 12.

Det er ikke Naalakkersuisuts vurdering, at datagrundlaget for Inatsisartuts beslutning om etablering af ny havn i Nuuk er behæftet med fejl. Det er ikke Naalakkersuisuts vurdering, at Transportkommissionens anbefalinger har været påvirket af forudindfattede præferencer for etablering af ny havn i Nuuk.

Naalakkersuisut er ikke enig i Qeqqata Kommunias opfattelse af, at bemærkningerne er ”vildledende – grænsende til det manipulerende”.

Udvikling i fremtidige godsmængder

Den forventede udvikling i fragtmængderne har været genstand for løbende vurderinger og indgik tillige i Anlægsudvalgets behandling af EM 2013/18. Transportkommissionen forventede en stigning på 2,6 %. Senere er forventningerne reduceret og således at der på det nu foreliggende grundlag forventes en stigning i fragtraterne på 1,5 %. Af forsigtighedshensyn har SIKUKI Nuuk Harbour A/S indregnet i de økonomiske forudsætninger for projektet, selskabet og den efterfølgende drift en stigning i fragtmængderne på 0,41 %.

Naalakkersuisut har i bilag 10 til udvalgsbetænkning til EM 2013/18 og på foranledning af Qeqqata Kommunia anført herom således:

”Det er korrekt, at transportkommissionen baserede sine analyser på en udvikling i godsmængderne på 2,6 %. Denne udvikling er justeret i de seneste analyser (samfundsøkonomisk konsekvensvurdering og forretningsplan) til 1,5 %, og projektet viser sig fortsat rentabelt”

I pkt. 1. Indledning – ovenfor - til nærværende forslag til Inatsisartutlov om SIKUKI Nuuk Harbour A/S og anlæg af havn ved Nuuk er der medtaget uddrag af Transportkommissionens anbefaling om etablering af ny havn i Nuuk ligesom der er henvist til sammenfatning af ”Samfundsøkonomisk Konsekvensvurdering – Udvidelse af Nuuk Havn” som var en del af grundlaget for Inatsisartuts behandling og vedtagelse af EM 2013/18.

I Transportkommissionens anbefaling er det blandt andet anført at:

”Som det er redegjort for, synes dette resultat også at være meget robust. Selv om der er anvendt forsigtige antagelser om de mulige omkostningsbesparelser, især i relation til atlanttransporten, og også forsigtige skøn over udviklingen i den fremtidige godsmængde over Nuuk havn. De gennemførte beregninger viser, at en ny containerhavn ved Umiarsualiviup qeqertaanni er samfundsøkonomisk rentabel. Og denne konklusion ændres heller ikke af de gennemførte følsomhedsberegninger, hvor fordelagtigheden af anlæggelsen af en ny containerhavn ved Umiarsualiviup qeqertaanni ellers er reduceret betydeligt.”

Naalackersuisut har i bilag 10 til udvalgsbetænkning til EM 2013/18 og på foranledning af Qeqqata Kommunia anført om projektets soliditet således:

”Qeqqata Kommunia peger på, at det nuværende estimat for Nuuk Havn langt overstiger det beløb, som Transportkommissionen regnede med, og man anfægter på den baggrund rentabiliteten i projektet. Der indgår ikke helt de samme elementer i Transportkommissionens analyse, som det projekt, der arbejdes med nu. Eksempelvis indgår ikke administrationsbygninger og kraner. Det skal endvidere tilføjes, at projektet ikke længere baseres på Transportkommissionens overordnede samfundsøkonomiske analyse, men i stedet på den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering, bilag 1, der er udarbejdet i maj 2013 på baggrund af de generelle retningslinier, der skal være for større projekter, som Selvstyret er involveret i, ligesom der er udarbejdet en ny forretningsplan. Begge analyser viser, at projektet fortsat er økonomiske robust.

På baggrund af et åbent brev fra Qeqqata Kommunia til formanden for Transportkommissionen, Christen Sørensen, hvori der spørges til, om han fortsat har tillid til rentabiliteten, har han den 2. oktober tilkendegivet, at det fortsat er hans vurdering, at projektet er solidt. Han konkluderer følgende:

”Det er min personlige vurdering, at en evt. havneudvidelse i Nuuk klart er det af de større investeringsprojekter, som Transportkommissionen undersøgte, der er mest sikkert og rentabelt at gennemføre.”

Finansiering af den løbende drift

Etablering af ny havn i Nuuk sker som led i en optimering af besejling, logistik og håndtering af gods til, fra og i Grønland. Etablering af ny havn i Nuuk sker som led i en samlet løsning på forsyning af byer og bygder med gods. Etablering af ny havn i Nuuk giver mulighed for etablering af oplagsplads til efterforskningsaktiviteter, fortrinsvis i syd- og vestgrønland.

Departementet for Erhverv, Arbejdsmarked og Råstoffers høringssvar af 3. september 2013 indgik i Inatsisartut's behandling af EM 2013/18. Etablering af ny havn i Nuuk sker ikke med henblik på servicering af eventuelle fremtidige miner. Sådanne miner forventes at etablere særskilte havnefaciliteter udformet til det konkrete mineprojekt.

I Forretningsplanen for SIKUKI Nuuk Harbour A/S er selskabets primære indtægtsgrundlag lejeindtægter fra Royal Arctic Line A/S. Der budgetteres med mindre indtægter, der kan henføres til efterforskningsaktiviteter indenfor olie- og mineraler. Forretningsplanen indregner ikke væsentlige effekter fra udbygningen af olie- og mineralindustrien. Disse effekter betragtes som potentielle upsides.

Økonomiske konsekvenser

Generelt

Forslag til oprettelse af SIKUKI Nuuk Harbour A/S og anlæg af ny havn i Nuuk har isoleret set finansieringsmæssige og siden driftmæssige konsekvenser for selskabet og Grønlands Selvstyre, Landskassen. Disse økonomiske konsekvenser og forudsætninger er beskrevet i nærværende forslag.

Baggrunden for og de afledte konsekvenser af etablering af ny havn i Nuuk har Inatsisartut behandlet som led EM 2013/18. Der henvises til Anlægsudvalgets betænkning af 25. november 2013 med tilhørende bilag, herunder bilag 8 (svar på spørgsmål 7 - 9).

Royal Arctic Line A/S's flådestrategi

Rambøll Management Consulting har for Departementet for Finanser og Indenrigsaffærender udarbejdet ”Samfundsøkonomisk konsekvensvurdering – Udvidelse af Nuuk Havn ” dateret 17. maj 2013. Om Royal Arctic Line A/S's flådestrategi og realisering af besparelser er det i pkt. 2.1 Yderligere investeringer anført:

"For at høste gevinsterne ved etablering af en ny havn er det nødvendigt, at RAL optimerer sin nuværende flådestrategi. Det kræver udskiftning af de nuværende 3 atlantgående skibe med kran om bord til fordel for to store skibe (1000 til 1200 TEU) uden kran om bord. De nye skibe kan anskaffes ved køb (nybyggeri) eller indchartering. Valget mellem køb eller indchartering har betydning for den løbende drift i RAL og potentielt for den samlede gældsudvikling i samfundet.

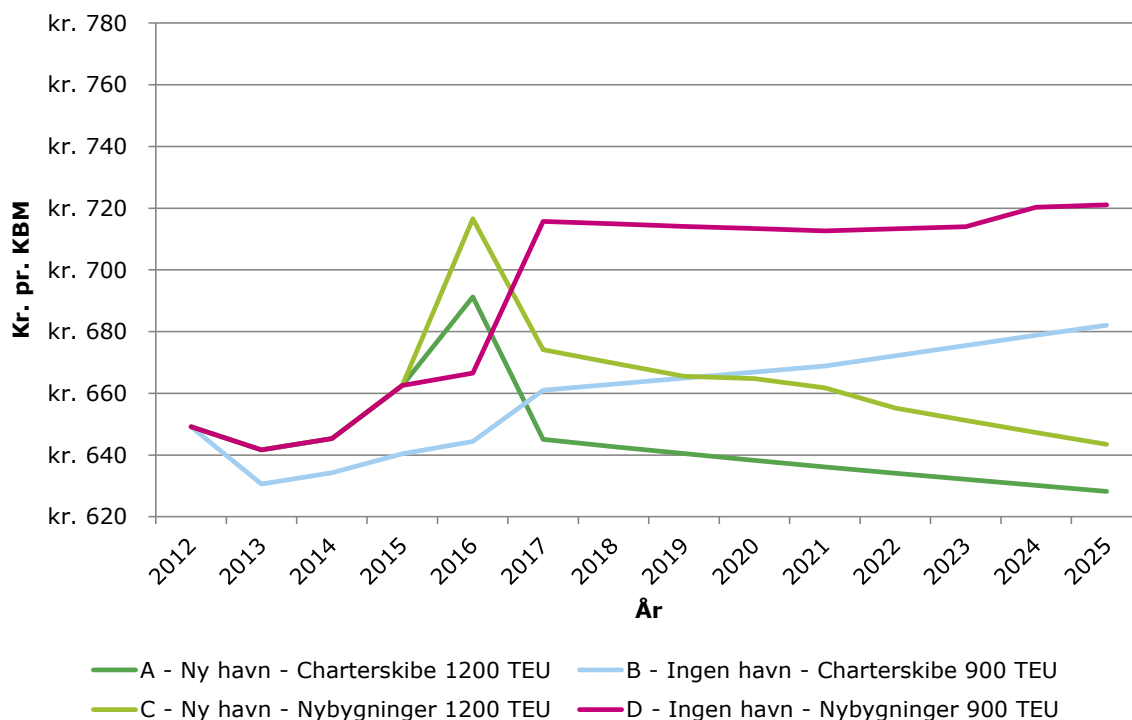
Denne beslutning er ikke inkluderet i nærværende analyser fordi

- 1. RAL under alle omstændigheder skal træffe beslutning om, hvordan man bedst muligt udskifter de skibe der forventes taget ud af brug i 2017*
- 2. Beslutningen ikke er afgørende for rentabiliteten i forhold til beslutningen om at investere i en ny havn. Både køb og indchartering vil give en besparelse. I tilfælde af indchartering af 2 x 1200 TEU antages i nærværende analyser en 30 mio. kr. i årlig besparelse. Beslutningen handler i høj grad om, hvordan fordelene ved en ny havn udnyttes bedst muligt*
- 3. Det er vanskeligt at vurdere markedet for indchartering hhv. køb af skibe i fremtiden. Det vil være behæftet med betydelig usikkerhed at lave analyser og resultaterne vil ikke egne sig til at træffe beslutninger på baggrund heraf.*

På baggrund af ovenstående vurderes det, at der kan træffes beslutning om etablering af ny havn før der træffes beslutning om den fremtidige flådestrategi. På grund af flådestrategiens potentielle investeringsbehov anbefales det, at der gennemføres en samfundsøkonomisk konsekvensvurdering før der træffes en beslutning om køb eller indchartering af de nye skibe efter retningslinierne i "Vejledning i fremstilling af samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger.

Nedenfor er det beskrevet, hvordan de forskellige scenarier med køb eller indchartering forventes at påvirke behovet for fragtratestigninger.

Figur 1: Fragraterstigning ved de forskellige scenarier



Kilde: Royal Arctic Line A/S

Det fremgår, at fragtraterne, på langt sigt, vil stige mest i de scenarier, hvor der ikke investeres i en ny havn. De umiddelbare resultater viser endvidere, at indchartring generelt er billigere end nybyggeri af skibe. Det er som nævnt ikke sikkert, at billedet også ser sådan ud i 2014 eller 2015, hvor markedet for nybyggeri og indchartring kan have ændret sig.

En beslutning om nybyggeri eller indchartring er desuden forbundet med andre spørgsmål, som f.eks. effekten på den lokale beskæftigelse, gældsudvikling og andre afledte effekter.”

Anlægsudgifter

Inatsisartut behandlede som led EM 2013/18 omkostningerne forbundet med havneprojektet. Der henvises til Anlægsudvalgets betænkning af 25. november 2013 med tilhørende bilag, herunder bilag 8, 10, 11 og 12.

Spørgsmålet om eventuelt højere anlægsudgifter som følge af overophedning blev særskilt besvaret, jf. Anlægsudvalgets betænkning af 25. november 2013, bilag 10 (som svar på spørgsmål 8 fra Qeqqata Kommunia).

Nalakkersuisut anførte at:

”Overordnet set, så er det Naalakkersuisuts ønske at skabe arbejdspladser i landet. Og den bedste måde at gøre dette er ved at gennemføre rentable investeringer. Som beskrevet i nærværende dokument, er det i høj grad vurderingen at denne investering er rentabel.

Det skal samtidig nævnes, at hverken Nuuk, Sisimiut eller Ilulissat vil kunne gennemføre et projekt af denne størrelse om kompleksitet uden import af arbejdskraft.

Naalakkersuisut er i dialog med SIK og arbejdsgiverforeningerne med henblik på at øge deltagelse af lokal arbejdskraft i projektet, herunder også sikring af lærepladser mm. Både SIK og GA er landsdækkende organisationer, som har en fælles interesse med selvstyret og kommunerne i at også arbejdskraft udenfor Nuuk kan blive beskæftiget i dette projekt.

Spørgsmålet omkring overophedning er i høj grad et spørgsmål om timing og planlæg. Qeqqata Kommunia nævner i den forbindelse at der er sammenfald mellem investering i FFL 2014, Nuuk Havn og Statens etablering af et fængsel i Nuuk. Det kan konstateres at disse tre forløb ikke har været koordineret, men det vurderes samtidig at konsekvensen ikke er så alvorlig som Qeqqata Kommunia antyder.

Med hensyn til FFL 2014, så er det ikke korrekt, at en så stor andel går til Nuuk, som kommunen anfører. Der er igangsat arbejde for at sikre, at anlægsmidlerne kan fordeles til hele landet – dog er det vigtigt, at der også er et formål med anlægsprojekter. Derfor er selvstyret i dialog med kommunerne om at finde de investeringer som giver størst effekt for borgerne.”

Logistik og omlægning af søtransport af gods

Etablering af ny havn i Nuuk sker som led i en optimering af besejling, logistik og håndtering af gods til, fra og i Grønland. Etablering af ny havn i Nuuk sker som led i en samlet løsning på forsyning af byer og bygder med gods.

Det er vurderingen, at etablering af ny havn i Nuuk og omlægningen af Royal Arctic Line A/S transport af gods ikke vil få afgørende betydning for transittider og transporttider for transport af gods til og fra de enkelte byer på vestkysten.

Det er vurderingen, at etablering af ny havn i Nuuk vil medvirke til at reducere en forventet stigning i fragtraterne ved opretholdelse af status quo.

Inatsisartut behandlede som led EM 2013/18 betydningen for regionerne og herunder Aasiaat og Sisimiut. Der henvises til Anlægsudvalgets betænkning af 25. november 2013, bilag 8 (som svar på spørgsmål 4 – 8 fra Inatsisartut, Anlægsudvalget) og bilag 10 (som svar på spørgsmål 1-3, 6-7, og 12 fra Qeqqata Kommunia).

Monopoler og incitamentsstruktur.

Inatsisartut behandlede som led EM 2013/18 spørgsmålet om samspillet mellem Royal Arctic Line A/S og det nye havneselskab (SIKUKI Nuuk Harbour A/S). Der henvises til Anlægsudvalgets betænkning af 25. november 2013 pkt. 8.5 (om ejerskabsforhold) og herunder bilag 8 (som svar på spørgsmål 9 fra Qeqqata Kommunia) og bilag 12 (som svar på spørgsmål 12 – 14 fra Qeqqata Kommunia)

I Naalakkersuisut forslag om etablering af havneselskab til anlæg og drift af ny havn i Nuuk, er der lagt afgørende vægt på, at sikre Grønlands Selvstyre kontrol med havnen og dens strategiske dispositioner, herunder kontrol med prissætningen af havnen ydelser.

Det følger endvidere af § 1, stk. 5 i forslaget, at selskabets formål blandt andet er at sikre omkostningseffektiv havnedrift og dermed medvirke til effektiv søtransport til, fra og internt i Grønland.

I bilag 8 er, som svar på spørgsmål 9 fra Qeqqata Kommunia, blandt andet anført herom:

” . . . Som ejer af begge selskaber [Royal Arctic Line A/S & SIKUKI Nuuk Harbour A/S] ønsker Naalakkersuisut, at aftalerne afspejler en incitamentsstruktur, der har fokus på at reducere omkostningerne, og løbende optimere driften og sikre effektiviseringer så behovet for fragtsstigninger generelt reduceres. Derfor skal gældende aftaler om en vis overskudsgrad i Royal Arctic Bygdeservice (RAB) genovervejes, ligesom den kommende havnelov, som forventes fremlagt på FM 2014, hvor det gøres muligt at opkræve betaling for anvendelse af havnen, skal afspejle dette. . . ”

Forslag til Inatsisartutlov om havne, der ligeledes behandles på EM 2014, regulerer adgangen til at opkræve betaling for brug af havne med tilhørende landanlæg. Det følger af § 16, stk. 3, i forslag til Inatsisartutlov om havne, at takster og takstprincipper samt ændringer heri for havneselskaber skal godkendes af Naalakkersuisut. Det følger af § 21, stk. 3, i forslag til Inatsisartutlov om havne, at takster og takstprincipper, for havne ejet af det offentlige i størst muligt omfang skal sikre, at der ikke på grundlag af taksterne sker forrykkelse af konkurrencen mellem havne ejet af havneselskaber og havne ejet af det offentlige.

Nuuk Transport A/S

”Nuuk Transport er den største private virksomhed, hvis virksomhedsområde primært er i relation til Nuuk havn. Vi udbyder stevedoring, stuffing af containere, mandskabsudlejning, transportydelser og en række andre havne- og transportrelateret ydelser.

Da vi samtidig er nævnt i bilagene til ovenstående lovforslag undrer det os meget, at vi ikke har fået fremsendt det til høring – i særdeleshed da det ikke har været muligt selv at få

kendskab til høringen, da den ikke fremgår af Selvstyrets officielle høringsportal. Da vi således først nu og ad omveje er blevet bekendtgjort med lovforslaget, har det ikke været muligt for os, at svare inden høringsfristens udløb.

Vi fremsender hermed vores kommentarer, da vi opfatter dele af loven og sandsynliggør konkurrenceforvridning fra offentligt ejede selskaber, d.v.s. både fra SIKUKI og RAL. Det er p.g.a. ovenstående mangler i høringsprocessen vores forventning, at vores bemærkninger til loven bliver taget i betragtning trods det sent fremsendte høringsvar.

Generelle bemærkninger

RAL har i dag eneret på fragt ud og ind af Grønland, men udøver ikke kun denne virksomhed, men konkurrerer også med private aktører herunder shippingselskaber og transportvirksomheder gennem en række datterselskaber, som fx Royal Arctic Logistics.

RAL har haft endog meget svært ved ikke at udføre konkurrenceforvridende aktiviteter herunder direkte at henvise til brug af egne datterselskaber, krydssubsidiere og som havnemyndighed at underprioritere andre firmaers aktiviteter på havnen i forhold til egne og egne datterselskabers aktiviteter.

Her skal bare fremkommes med enkelte eksempler på dette:

- *Det første var det problem vi havde omkring brug af havnen, da vi vandt serviceringen af olieselskaberne i 2013 over Arctic Base Supply (se korrespondance i Departementet for Infrastruktur)*
- *Det andet var, da RAL gennem en anmeldelse til fødevaretilsynet forsøgte at få stoppet vores mulighed for at stuffe containere på kajen (korrespondance kan fremsendes)*
- *Det tredje eksempel er ganske nyligt. Da vi skulle have en lastbil sendt til Danmark var Royal Arctic Logistics automatisk sat på som speditør – og det kunne ifølge fragtkontoret ikke ændres! (fragtbrev med dokumentation kan fremsendes)*

Vi er på ovenstående baggrund dybt bekymrede over den stærke sammenhæng, der med den nye lovgivning fortsat er mellem RAL og havnen i Nuuk, samt myndigheden over disse. Det planlagte sæt op med udlejning af havnerelaterede arealer er i sig selv ikke problematisk, hvis det skal ske i fair og åben konkurrence med fx private stovingfaciliteter, shippingfirmaer og transportvirksomheder.

Herudover skal godshåndteringen på havnen også ske på et fair og gennemsigtigt grundlag. I dag er planlagt havnekraner til 60 mio. DKK, som i forhold til det overskud af krankapacitet, der allerede er i Nuuk, er helt overflødigt – men de vil give havnen og RAL monopol på stuffning af containere og dermed igen på en lang række havnerelaterede transportopgaver i sammenhæng med dette.

Servicering af olie- og mineralindustrien i fremtiden risikere også at blive monopoliseret af RAL. De har forsøgt tidligere, men med den nye havnestruktur skal det nok lykkes, hvis der ikke skrives aktivt ind for at sikre fair og åben konkurrence også på dette område.

Grønland har for et privat erhvervsliv, der kan sikre fri og åben konkurrence og holde vores i forvejen meget høje prisniveau i ave. Alt i alt vil den i bemærkningerne skitserede forretningsstruktur for SIKUKI Harbour betyde endnu et monopol og dermed også en marginalisering af det private erhvervsliv på logistik og transportområdet i Grønland. Dette vil på sigt være en økonomisk ulykke for landet.

Specifikke bemærkninger

Det fremgår af forslaget bemærkninger til § 1, at den eksisterende havn i Nuuk med tilhørende landanlæg er indskudt med apportindskud. Det fremgår også, at ejendomme på havnen, bl.a. ejet af Nuuk Transport skal undtages.

Vi må her gøre opmærksom på, at hævdvundne rettigheder på Nuuk havn ikke må krænkes, men skal respekteres. Herudover har Godthåb Fiskeindustri ved Nuuk Transport en del mindre arealtildelinger til bl.a. kraner og lign., som nødvendigvis også må respekteres.

Dette kunne have været en fordel, hvis Kommuneqarfik Sermersooq, inden de suverænt selv, havde afgjort arealtildelingerne på havnen havde spurgt de private ejere på havnen om de havde kommentarer til denne.

Selvstyret burde også selv have sikret sig, at der var enighed om tilhørsforholdene til arealerne på Nuuk havn, da det har væsentlig indflydelse på økonomien i projektet og kan give anledning til fremtidige erstatningskrav.

Forslag til punkter, der bør sikres i loven

Det private erhvervsliv skal i meget højere grad indtænkes som part i havnerelateret virksomhed både i denne lov om SIKUKI og i havneloven, så der sikres åben og fair konkurrence mellem private virksomheder og offentligt ejede monopoler i Nuuk havn og i de grønlandske havne generelt.

Selvstyret må skabe armlængde mellem det monopol på transport, som er givet til RAL, og de opgaver, der kan løses af de private virksomheder i fair og åben konkurrence.

Havnemyndigheden må gøres til en selvstændig myndighed, så det bliver virksomhedernes behov og ikke tilhørsforholdet til en monopolvirksomhed, der i fremtiden bliver udslagsgivende for tildeling af kaj- og handlingsfaciliteter på havnen.

Selvstyret bør snarligst tage ansvaret for at sikre sig, at der er enighed omkring arealtildelinger og brugsret til arealerne på den gamle del af Nuuk Havn.

Svar

Det skal for det første understreges at det ikke er hensigten med oprettelsen af SIKUKI Nuuk Harbour A/S at denne skal konkurrere med grønlandske virksomheder inden for logistik og transport. Tværtimod er det på længere sigt meningen at SIKUKI Nuuk Harbour A/S skal varetage havnemyndighedsrollen. Dette vil øge gennemsigtigheden, idet dette virke dermed ikke længere henhører under RAL, som af praktiske årsager har haft denne funktion hidtil.

Som det er beskrevet anlægges SIKUKI Nuuk Harbour A/S som følge af, at de eksisterende havnefaciliteter ikke længere kan anses for at være tilstrækkelige til at fremtidssikre vareforsyningen til og fra Grønland, ligesom det er utilstrækkeligt ved udviklingen af et nyt og mere effektivt logistisk system.

Nye havnefaciliteter giver mulighed for at overflytte RAL til den nye havn, som dermed kan benytte større skibe. Dette efterlader de eksisterende havnearealer i Nuuk frigjort til andre aktiviteter og disse vil i sidste ende kunne tilbydes private aktører eller udvikles i samarbejde med disse. En sådan uddelegering vil dermed understøtte de private virksomheders aktiviteter på havnen. Hvordan dette vil ske og på hvilke vilkår, afhænger dog af vedtagelsen af den nye havnelov, samt de organisatoriske justeringer dette vil medføre.

Vedrørende investeringen i havnekranerne begrundes dette med at der er tale om store havnemobilkraner som skal kunne håndtere containerne særdeles effektivt. De nye kraner er til læsning og losning af containere fra containerskibe og er en del af og en forudsætning for et nyt logistiksystem, hvor forsyninger til Grønland, vil blive sendt til Nuuk via færre, men større skibe som ikke har kran ombord. Den videre transport vil derefter ske med feederskibe fra Nuuk. Denne rationalisering skaber derved et behov for nye kraner, idet de eksisterende kraner ikke vil kunne håndtere denne opgave.

I de nuværende regler er Grønlands Selvstyre den centrale havnemyndighed, og denne myndighedsfunktion har, som nævnt, af praktiske årsager været delegeret til RAL som den største operatør på havnen. På grund af den dobbeltrolle som RAL har fået, som både henholdsvis bruger af havneanlæg samt central havnemyndighed, er det hensigtsmæssigt, på sigt, at overføre rollen som havnemyndighed til SIKUKI Nuuk Harbour A/S, for dermed at sikre tydelige grænseflader og garantere transparens.

En uddelegering af havnemyndigheden til SIKUKI Nuuk Harbour A/S vil derfor ikke være ensbetydende med et monopol og en marginalisering af det private erhvervsliv, men vil tværtimod bidrage til gennemsigtighed på området, ligesom det vil understøtte de vilkår som private aktører har på et marked som logistik og transportområdet i Grønland.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til stk. 1

Selskabet stiftes med en aktiekapital på op til nom. 100 mio. kr. Selskabet stiftes og aktier tegnes i øvrigt i overensstemmelse med reglerne i aktieselskabsloven, jf. Anordning nr. 620 af 23. juni 2008 om ikrafttræden for Grønland af lov om aktieselskaber.

Bestemmelsen er ikke til hinder for senere beslutning om forhøjelse af selskabets kapital. Beslutning om kapitalforhøjelse træffes i overensstemmelse med reglerne i aktieselskabsloven.

I overensstemmelse med Inatsiartuts beslutning på EM2013/18 er SIKUKI Nuuk Harbour A/S stiftet i 2013 og med en foreløbig aktiekapital på nom. kr. 55 mio. Aktiekapitalen er tegnet af Naalakkersuisut og indehaves af Grønlands Selvstyre. Aktiekapitalen er tegnet ved kontantindskud 25 mio. kr. og apportindskud 30 mio. kr. Yderligere i 2014, efter stiftelsen er der indskudt 45 mio. kr.

Som apportindskud er indskudt den eksisterende havn med tilhørende landanlæg i Nuuk. Der er på baggrund af drøftelser mellem Grønlands Selvstyre og Kommuneqarfik Sermersooq udstedt arealtildeling til Grønlands Selvstyre med afgrænsning af havn og tilhørende landanlæg.

De på havneområdet i Nuuk opførte ejendomme er ejet af blandt andet Royal Greenland A/S, Royal Arctic Line A/S og Nuuk Transport A/S. Disse ejendomme med tilhørende arealrettigheder er i sagens natur ikke omfattet af den arealtildeling, der er meddelt Grønlands Selvstyre. De bestående ejendomme kan anvendes uændret og i henhold til bestående lovgivning og vilkår for arealtildeling.

Til stk. 2

Selskabets navn er SIKUKI Nuuk Harbour A/S. Selskabet kan drive virksomhed under andre binavne, hvor dette skønnes hensigtsmæssigt.

I forbindelse med stiftelse af SIKUKI Nuuk Harbour A/S er det i vedtægterne bestemt at selskabet tillige kan drive virksomhed under forskellige binavne. Der kan på generalforsamlingen træffes beslutning om yderligere binavne hvor dette viser sig hensigtsmæssigt.

Beslutning om selskabets evt. yderligere binavne træffes af generalforsamlingen og i henhold til aktieselskabsloven og selskabets vedtægter.

Til stk. 3

SIKUKI Nuuk Harbour A/S er et 100 % Selvstyre ejet selskab. Selskabets aktiekapital tegnes af Naalakkersuisut og indehaves af Grønlands Selvstyre.

Selskabets aktiekapital er forhøjet med yderligere 45 mio. kr. og således at selskabets aktiekapital endeligt udgør nom 100 mio. kr. Kapitalforhøjelsen er tegnet af Naalakkersuisut og indehaves af Grønlands Selvstyre.

Til stk. 4 - 5

Stk. 4 - 5 regulerer selskabets formål.

Selskabet skal drives på forretningsmæssigt grundlag. Det er ikke hensigten, at selskabet skal genere betydelige overskud, og det er ligeledes heller ikke formålet, at selskabet skal udbetale dividende til aktionæren. Der tilstræbes en løbende konsolidering af selskabets økonomi som fundament for medfinansiering af forventede fremtidige udvidelser af havnen. Selskabet skal ikke modtage støtte til sin drift fra Naalakkersuisut.

Den nærmere regulering af betaling for brug af havn med tilhørende landanlæg fastsættes ved lov. Takster og takstprincipper fastsættes på grundlag af det enkelte havneselskabs samlede virksomhed, herunder omkostninger forbundet med etablering, drift, forrentning og afskrivning af havn med tilhørende landanlæg.

Det forhold, at selskabet skal drives på et forretningsmæssigt grundlag indebærer ikke, at selskabet skal tilstræbe at skabe størst muligt overskud eller kapitalvækst for aktionærene. Selskabet skal derimod tilstræbe, at dets kapitalberedskab til enhver tid er forsvarligt i forhold til selskabets drift og at selskabets drift skaber et overskud, der giver selskabet mulighed for at drive virksomhed med at anlægge, eje og drive havn i Nuuk med tilhørende landanlæg og ejendomme.

Selskabet skal drives omkostningseffektivt. Selskabet skal løbende vurdere omkostningsudviklingen i forhold til havneselskaber, der driver en tilsvarende virksomhed. Der skal tilstræbes opstillet målbare mål for havnens omkostningsudvikling.

Til § 2

Til stk. 1

Stk. 1 fastlægger kravene til bestyrelsens samlede kompetenceniveau. Bestyrelsen skal som en enhed besidde generelle erhvervs- og ledelsesmæssige kompetencer samt indsigt i anlæg og drift af havn med tilhørende landanlæg og ejendomme.

Kvalifikationskravet skal bidrage til at sikre, at bestyrelsen har betydelig erfaring og ekspertise inden for de områder, som selskabet skal beskæftige sig med. Bestyrelsen skal bestå af kompetente personer, der besidder dokumenterbare faglige kvalifikationer, og sammensætningen af bestyrelsen skal sikre, at bestyrelsen samlet set besidder de kompetencer, der er nødvendige, for at bestyrelsen på et hvert tidspunkt kan udføre sine opgaver på bedst mulig måde.

SIKUKI Nuuk Harbour A/S vil fungere som hovedhavn for hele landet. Bestyrelsen skal derfor have indsigt i containertransport samt de forhold, der knytter sig til fiskerierhvervets eksport af seafood produkter.

I selskabets første år og hvor der særligt er fokus på anlæg af havn med tilhørende landanlæg, skal bestyrelsens sammensætning afspejle de særlige krav og kompetencer, dette stiller.

Til stk. 2

Forslagets stk. 2 indebærer ikke nogen indskrænkning i generalforsamlingens almindelige ret til efter aktieselskabsloven at vælge medlemmer af bestyrelsen og herunder foretage ændringer i bestyrelsens sammensætning ved nyvalg.

Forslagets stk. 2 er ikke sanktioneret og påses alene som et led i generalforsamlingens valg og nyvalg af medlemmer til bestyrelsen. Generalforsamlingen er dog afskåret fra at vælge medlemmer til bestyrelsen som ikke opfylder kravene i forslagets stk. 2.

Efter § 2, stk. 2, nr. 1, må et medlem af Inatsisartut eller Naalakkersuisut ikke vælges til bestyrelsen. Et bestyrelseshverv vil i princippet kunne indebære en interessekonflikt i forhold til dels den kontrolfunktion som Naalakkersuisut udøver på generalforsamlingen og som myndighed i forhold til selskabet, dels den kontrol Inatsisartut udøver i forhold til Naalakkersuisut.

Bestemmelserne i forslagets stk. 2, nr. 1 – 2 og nr. 5 er objektive og vil ikke give anledning til spørgsmål. Stk. 2, nr. 5 udelukker personer der er dømt for grovere overtrædelse af skattelovgivningen eller kriminallovens bestemmelser om økonomisk kriminalitet fra at være medlem af bestyrelsen.

Stk. 2, nr. 2-4, opstiller krav om solvens, værdighed og funktionsdygtighed med videre for medlemmer af bestyrelsen. Tilsvarende bestemmelser ikrafttræden for Grønland af lov om erhvervsdrivende fonde. I forhold til fondslovene er forslagets stk. 2, nr. 2, suppleret med krav om udtræden ved betalingsstandsning.

Forslagets stk. 2, nr. 3-4 om krav til værdighed og funktionsdygtighed har karakter af retlige standarder. Bestemmelserne har til formål at sikre fortsat fokus på, at medlemmerne af bestyrelsen nyder en høj grad af tillid og er i stand til på forsvarlig vis at varetage

bestyrelshvervet. Det er generalforsamlingen, der efter en konkret vurdering afgør om en person, der er medlem af bestyrelsen eller påtænkes valgt til bestyrelsen, vil kunne anses omfattet af forslaget stk. 2, nr. 3-4.

Der kan ved generalforsamlingens vurdering og afgørelse af om et bestyrelsesmedlem må anses omfattet af forslaget stk. 2, nr. 3 – 4 lægges vægt på samme principper og normer som efter fondslovgivningen.

Der kan ikke opstilles nogen fast tidsgrænse for, hvornår sygdom eller anden svækkelse gør en person ude af stand til af varetage et bestyrelshverv. Det beror på generalforsamlingens konkrete vurdering, og hvor der særligt må tages hensyn til selskabets forhold og stilling.

Et bestyrelsesmedlem kan anses for klart uegnet til at bestride hvervet, eksempelvis hvis medlemmet viser sig at mangle den nødvendige faglige dygtighed, der har været forudsat ved valget til bestyrelsen.

Til stk. 3

Bestemmelsen pålægger et bestyrelsesmedlem en pligt til straks at underrette bestyrelsen og til straks at udtræde af bestyrelsen, hvis det pågældende bestyrelsesmedlem ikke lever op til forslaget § 2, stk. 2, nr. 1 – 5.

Til stk. 4

Der er ikke tradition for valg af suppleanter for medlemmer af bestyrelserne i de selvstyrejede aktieselskaber. Hvis der vælges suppleanter finder stk. 2 – 3 tilsvarende anvendelse.

Til § 3

I henhold til § 50 i aktieselskabsloven kan et bestyrelsesmedlem til enhver tid udtræde af bestyrelsen. I henhold til § 52 i aktieselskabsloven skal bestyrelsesmedlemmer være myndige og må ikke være under lavværgemål efter myndighedsloven.

I henhold til § 50, stk. 2, sidste pkt. i aktieselskabsloven kan bestyrelsen undlade at indkalde til ekstraordinær generalforsamling til suppleringsvalg, hvis det udtrædende medlem er valgt af generalforsamlingen og bestyrelsen er beslutningsdygtig med de tilbageværende medlemmer.

Ved forslaget § 3 fraviges aktieselskabsloven § 50, stk. 2. Der er lagt vægt på, at kravet om bestyrelsens pligt til at indkalde til ekstraordinær generalforsamling er fastsat i Inatsisartutlov for herved at understrege, at selskabet til enhver tid skal have en fuldtallig og funktionsdygtig bestyrelse.

Ophører et bestyrelsesmedlems hverv før udløbet af valgperioden har bestyrelsen altid pligt til at indkalde til ekstraordinær generalforsamling til valg af nyt medlem af bestyrelsen for den resterende del af det udtrædende medlems valgperiode. Bestemmelsen finder tilsvarende anvendelse, hvis et bestyrelsesmedlem dør.

Til § 4

Til stk. 1

I henhold til § 51, stk. 1, i aktieselskabsloven ansætter selskabets bestyrelse en direktion. Forslagets stk. 1 indebærer at direktionen skal besidde kompetencer svarende til kravene til bestyrelsens kompetencer, jf. forslaget § 2, stk. 1, og bemærkningerne dertil.

Bestemmelsen sikrer, at der som direktører alene kan ansættes personer, der besidder relevante faglige kompetencer svarende til kravene til bestyrelsens kompetencer.

Til stk. 2

Direktionen er underlagt de samme krav til solvens, værdighed solvens, værdighed og funktionsdygtighed med videre som gælder for medlemmer af bestyrelsen, jf. forslaget § 2, stk. 2, og bemærkningerne hertil.

Til § 5

SIKUKI Nuuk Harbour A/S overtager den bestående havn i Nuuk og viderefører driften heraf.

Til stk. 2

Sideløbende forestår selskabet projektering, udbud og anlæg af ny havn. Den nye havn anlægges med en vestvendt kaj og et havneareal mellem Umiarsualiviup qeqertaanni og Fyrø – Umiarsualiviup qeqertai.

Placeringen anses for attraktiv. Den eksisterende havn vil kunne drives uændret i anlægsfasen for den nye havn. Den nye havn vil umiddelbart kunne tilsluttes eksisterende infrastruktur, ligesom der er muligheder for senere udvidelse af kajanlæg, container bagland og opbevaringsarealer.

Der er til forslaget udarbejdet vejledende kortbilag med den forventede placering og udformning af ny havn. Havnens endelige omfang, placering og udformning kan i sagens natur ændres som led i den endelige projektering og udførelse. Det foreliggende design er udarbejdet i samråd med Seaport Group, NIRAS, INUPLAN og ORBICON.

Til § 6

Som led i opførelse af ny havn i Nuuk kan SIKUKI Nuuk Harbour A/S opføre et antal ejendomme relateret til havnedrift, som herefter kan udlejes til aktører på havnen. Disse ejendomme omfatter pakhus, værksted, kontorbygninger m.v.

Det er forudsat at den endelige projektering vil skulle godkendes af Grønlands Selvstyre som led i udformning af det nødvendige plangrundlag, jf. forslagens § 8 og bemærkningerne hertil. Dette er sket, og projektet er udbudt og tilbud indkommet

I tilknytning til pakhuset gives Royal Arctic Line A/S ret til at få etableret et nyt administrativt hovedkontor. Det planlægges, at etablere 4 administrative etager på i alt 2.620 m² som en del af pakhuset. Havneselskabet har projekteret og opførelse af de 4 administrative etager som forelægges Royal Arctic Line A/S til endelig beslutning om opførelse

Til § 7

Det er aftalt med Kommuneqarfik Sermersooq, at kommunen er ansvarlig for og afholder omkostningerne til infrastrukturelle opgaver som anlæggelse af ny vej, lysregulering mv.

Forslagets § 7 bemyndiger Naalakkersuisut til at indgå aftale med Kommuneqarfik Sermersooq om den nærmere fordeling af omkostninger til kommunal byggemodning i forbindelse med opførelse af ny havn i Nuuk, og som kan henføres til evt. særlige landsplanmæssige interesser, der knytter sig til byggemodningen.

I de foreliggende anlægsbudgetter for anlæg af havn med tilhørende landanlæg og ejendomme er det forudsat, at SIKUKI Nuuk Harbour A/S afholder omkostninger til adgangsvej og opgradering af Qeqertanut med 40 mio. kr.

Til § 8

Inatsisartut har tidligere vedtaget beslutning om at stifte et aktieselskab som har til formål at anlægge og drive en ny havn i Nuuk og pålagt Naalakkersuisut at fremsætte forslag til Inatsisartutlov om regulering af selskabets, og havnens, forhold.

Som anført i begrundelsen for EM2013/18 anlægges en ny havn i Nuuk med en vestvendt kaj og et befæstet havneareal mellem øerne Umiarsualiviup qeqertaanni og Fyrø med mulighed for udvidelse.

Med Inatsisartuts vedtagelse af EM2013/18 og nærværende forslag til Inatsisartutlov er det fastslået, at projektering og anlæg af ny havn i Nuuk med tilhørende landanlæg og ejendomme

er af væsentlig samfundsmæssig interesse. Bestemmelsen i forslaget § 8 er medtaget for at imødegå enhver usikkerhed om plangrundlaget for projektering og udførelse af ny havn i Nuuk.

I henhold til forslag til § 8 kan Naalakkersuisut beslutte, at et landsplandirektiv med detaljerede bestemmelser skal have retsvirkning som en kommuneplan. Det betyder, at Naalakkersuisut kan beslutte at opførelse af ny havn i Nuuk med tilhørende landanlæg og ejendomme kan iværksættes uden tillæg til kommuneplan Sermersooq 2024 og på grundlag af bestemmelserne i et landsplandirektiv.

Bemyndigelsen giver Naalakkersuisut mulighed for at imødegå forsinkelse af projektet som følge af manglende eller utilstrækkeligt kommunalt plangrundlag. Kommuneqarfik Sermersooq forventes dog at udarbejde og vedtage kommuneplantillæg, som giver mulighed for at gennemføre projektet i den foreliggende udformning og uden forsinkelse.

Til § 9

Bestemmelsen hjemler, at Naalakkersuisut kan iværksætte ekspropriation, når det er nødvendigt til opførelse af ny havn i Nuuk. Hjemlen omfatter tillige ekspropriation, der er nødvendig som led i byggemodning i forbindelse hermed.

For ledningsanlæg kan ekspropriation ske til for eksempel nyanlæg, udvidelse og ændring af bestående anlæg samt til tilbehør, som for eksempel pumpestationer.

For veje kan ekspropriation ske til for eksempel nyanlæg, udvidelse og ændring af bestående anlæg, til tilbehør og til nødvendige supplerende foranstaltninger, herunder parkeringspladser, grøfter og arealer til sneoplæg.

Ekspropriation sker efter reglerne i landstingslov om ekspropriation, for tiden Landstingslov nr. 25 af 30. oktober 1992 om ekspropriation. Ekspropriationserstatningens størrelse fastsættes på grundlag af ekspropriationslovgivningen i mangel af en mindelig ordning.

Det er på det nu foreliggende grundlag vurderingen, at ny havn i Nuuk kan etableres uden at ekspropriation bliver nødvendig. Bestemmelsen er medtaget for en sikkerheds skyld, hvis justeringer i projektet måtte berøre eksisterende rettigheder til fast ejendom.

Til § 10

Til stk. 1

Bestemmelse fastslår, at SIKUKI Nuuk Harbour A/S vil kunne optage lån til finansiering af opførelse af ny havn i Nuuk med tilhørende landanlæg og et antal ejendomme. Optagelse af lån hertil forudsætter godkendelse på generalforsamlingen.

Bestemmelsen omfatter ikke bestyrelsens beslutning om oprettelse af sædvanlige kassekredit til finansiering af den daglige drift i selskabet.

Til § 11

Apportindskud af den eksisterende havn samt oprettelse af lånedokumenter mv. som led i stiftelse af SIKUKI Nuuk Harbour A/S og finansiering af ny havn med tilhørende landanlæg og et antal ejendomme udløser stempelpligt efter gældende regler i Landstingslov om stempelafgift.

SIKUKI Nuuk Harbour A/S vil være ejet og delvist finansieret af Grønlands Selvstyre. Det vil ikke være hensigtsmæssigt at lægge yderligere pres på selskabets likvide beredskab ved krav om betaling af stempelafgift. Alene apportindskud af den eksisterende havn i Nuuk til en skønnet værdi af 30 mio. kr. ville udløse stempelafgift ved overdragelse af fast ejendom på kr. 450.000. Lånedokumenter vedr. lån i niveauet 500 mio. kr. ville udløse stempelafgift på kr. 7,5 mio. kr.

Til § 12

Til stk. 1

Stk. 1 fastslår, at retssager mod selskabet alene kan anlægges ved Retten i Grønland som 1. instans. Retten i Grønland er således eksklusivt værneting for enhver sag om krav mod selskabet. Efter de almindelige værnetingsregler for Grønland, jf. §§ 55-57 i lov om rettens pleje i Grønland, er kredsretterne som udgangspunkt værneting i 1. instans. Det er dog i § 55, stk. 1 og § 57, stk. 1 i Lov om rettens pleje i Grønland forudsat, at der ved lov, landstingslov, landstingsforordning (nu Inatsisartutlov) i særlovgivning kan foretages regulering af retternes saglige kompetence.

Der er herved lagt vægt på, at eventuelle sager vedrørende selskabets virksomhed med anlæg og drift af havn i Nuuk må forventes at have en sådan vanskelig, principiel eller indgribende karakter, at de på forhånd må anses uegnede til behandling ved kredsretterne.

Stk. 1 udelukker, at en sag om et krav mod selskabet kan anlægges ved en kredsret, selv om den ellers måtte være kompetent efter de almindelige regler om stedlig kompetence.

Stk. 1 skal blandt andet sikre, at selskabet ikke bliver sagsøgt andre steder end ved retten i Grønland som 1. instans, og at selskabet ikke underlægges andre regler, herunder om erstatningsansvar, end dem, der gælder efter lovvalgsreglerne for Grønland.

Til stk. 2

Efter stk. 2 kan selskabet som udgangspunkt anlægge enhver sag om et krav vedrørende selskabets virksomhed efter forslaget, herunder om et privatretligt krav mod en part med hjemsted i Grønland eller i udlandet, ved Retten i Grønland som 1. instans. Dette udgangspunkt fraviges kun, hvis andet følger af en international aftale eller selskabet aftaler andet med dets leverandør eller tjenesteyder.

Reglen om, at sådanne sager skal anlægges ved Retten i Grønland som 1. instans, adskiller sig fra de almindelige værnetingsregler i retsplejelov for Grønland, hvorefter kredsretterne som udgangspunkt er værneting i 1. instans.

Ved selskabets virksomhed efter denne Inatsisartutlov forstås, at sagen skal angå selskabets virksomhed med anlæg og drift af havn i Nuuk. Sager vedrørende selskabets almindelige forretningsførelse, såsom indkøb af kontor udstyr, ansættelsesret m.v., følger de almindelige værnetingsregler i henhold til lov om rettens pleje i Grønland.

Til stk. 3

Efter stk. 3 skal sager anlagt efter stk. 1 og 2, afgøres efter grønlandsk ret. Dette ville være udgangspunktet efter de almindelige lovvalgsregler, men bestemmelsen har ligeledes til formål at sikre, at selskabet som udgangspunkt ikke aftaler, at et andet lands ret eller internationale regler finder anvendelse.

Til § 13

Forslaget træder i kraft ved kundgørelse på [www. Nalaakkersuisut.gl](http://www.Nalaakkersuisut.gl). Forslagets § 11 træder dog i kraft med virkning fra den 23. december 2013.

Der er herved lagt vægt på, at de retlige rammer for selskabets kapitalgrundlag og virksomhed er på plads så hurtigt som den politiske behandling på EM 2014 tillader det.

Fritagelse for stempelafgift finder anvendelse fra tidspunktet for stiftelse den 23. december 2013 af SIKUKI Nuuk Harbour A/S og således at apportindskud af eksisterende havn i Nuuk til en værdi af kr. 30 mio. fritages for stempelafgift. En allerede opkrævet stempelafgift tilbagebetales til selskabet.