



Naalakkersuisutmedlemmet for Finanser

STÆRKT HASTENDE

Orientering til Naalakkersuisut om Finansudvalgets beslutning mandag den 10. januar 2011 - Sagsnr. 01.31.06/11-00522

Servicekontrakt for godstransport i Grønland – aftale med Royal Arctic Bygdeservice A/S.

Naalakkersuisut **indstiller,**

at Inatsisartuts Finansudvalg giver Departementet for Boliger, Infrastruktur og Trafik mandat til indgåelse af ny servicekontrakt med Royal Arctic Bygdeservice A/S om udførelse af godstransport til bygder og yderdistrikter for perioden 1. januar 2011 til 31. december 2030

Finansudvalgets bemærkninger

Naalakkersuisut søger i denne sag om Finansudvalgets tilslutning til indgåelse af en 20-årig uopsigelig servicekontrakt med Royal Arctic Bygdeservice (RAB). Finansudvalget har behandlet sagen i sammenhæng med en samtidig tilsendt orientering om låneoptagelse til skibskøb i Royal Arctic Line A/S. Udvalget har derudover modtaget en af RAL udarbejdet power point præsentation med supplerende oplysninger om sagen.

Servicekontrakten bygger på en konstruktion, som overordnet skematisk kan beskrives som følger:

- Royal Arctic Line (RAL) optager et lån på omkring 671 mio. kr.
- RAL anvender lånet til byggeri af 4 nye bygdeforsyningsskibe til afløsning af de eksisterende bygdeforsyningsskibe.
- RAB chartrer de nye skibe fra RAL til kostprisen.
- Skibene finansieres dels ved opkrævning af et samlet årligt investeringsbidrag fra RAL's og RAB's kunder på 15,78 mio. kr. og dels ved en fastholdelse af den hidtidige servicekontraktbetaling til RAB på 61,65 mio. kr. årligt, som ydes via Finansloven. RAL's udbyttebetaling for 2011 reduceres fra 10 mio. kr. til 0. I årene herefter forventes udbytter af meget vekslende størrelse.
- Såvel investeringsbidrag som servicekontraktbetaling vil være fast i en 20-årig periode; investeringsbidraget kan dog ændres efter 4 år, således at Landskassen kan overtage betalingsforpligtelsen fra og med 2016. Servicekontrakten med RAB vil være uopsigelig.
- Lånet på 671 mio. kr. ydes under en række forudsætninger; her særligt:
 - Selvstyret skal i låneperioden eje mindst 51 % af RAL, og RAL's kerneaktiviteter og de væsentligste, overskudsgivende datterselskaber i RAL må ikke sælges uden långivers tilladelse.

- RAL skal have en soliditetsgrad på mindst 35 % og en likviditet inkl. trækingsret i Landskassen på mindst 20 mio. kr.
- RAL's koncession på Atlantrafikken opretholdes, så længe der opkræves investeringsbidrag af RAL's kunder – d.v.s. i hvert fald til og med 2015.

Finansudvalget finder grundlæggende, at der på trods af de hidtidige orienteringer til Inatsisartut om det kommende skibskøb er levnet Udvalget ganske begrænset tid til afgørelse i nærværende sag. Udvalget søger naturligvis at behandle sagen hurtigst muligt, men må på forhånd tage forbehold for, at sagen ikke nødvendigvis kan være afgjort inden lørdag den 15. januar. Inden Udvalget træffer beslutning i sagen ønsker Udvalget således at stille følgende spørgsmål:

1. Har Naalakkersuisut været involveret i RAL's forhandlinger med långiver og i givet fald på hvilken vis?
2. Det fremgår af Grønlands Økonomiske Råds seneste rapport, at Landskassens økonomiske råderum vil blive mindre i de næste mange år, og under ét skal der ske omprioriteringer på 1 mia. kr. årligt m.h.p. at imødegå de særligt af befolkningsudviklingen følgende stigende udgifter. Alligevel lægger Naalakkersuisut op til at binde Landskassen til en fast årlig udgift på 61,65 mio. kr. årligt og herudover lægges der endda op til, at Landskassen også overtager udgiften til investeringsbidraget på 15,78 mio. kr. årligt fra og med 2016. Hvorledes harmonerer dette?
3. Hvilke muligheder ser Naalakkersuisut for at nedbringe de offentlige og samlede udgifter til godstransporten og betalingen til nye skibe qua bl.a. de besparelser og rationaliseringer, som RAL har begyndt via deres Ninngarut projekt?
4. Hvilke overordnede nationaløkonomiske anbefalinger har Naalakkersuisut indhentet i sagen, og hvorledes har Naalakkersuisut forholdt sig til disse?
5. I oplægget om låneoptagelse er det anført under pkt. 2, at långiver har betinget sig (Covenant), at markedsværdien af skibene på intet tidspunkt må udgøre mindre end 110 % af værdien af lånet. Det er anført, at dette ikke "burde" være et problem. Hvad ligger der konkret i udtrykket "burde" – Er der usikkerhed forbundet med denne covenant?
6. Naalakkersuisut oplyste under finanslovsprocessen, at der i forbindelse med ikrafttræden af en ny veterinærordning fra primo 2012 skal bygges et kontrolsted for Fiskeprodukter i Nuuk. Byggeriet finansieres af fiskerierhvervet og RAL. Der henvises til det anførte vedrørende hovedkonto 64.01.01 Departementet for Erhverv og Arbejdsmarked i Finansudvalgets betænkning til 2. behandlingen af FFL11. Samtidig anføres det i nærværende oplæg om låneoptagelse under pkt. 4, at udgifterne til skibskøbet vil afskære RAL fra at foretage andre større lånefinansierede investeringer i de nærmeste år. Hvorledes harmonerer dette?
7. Finansudvalget har tidligere udtrykt betænkelighed over, at Naalakkersuisut ønsker at krydssubsidiere bygdetrafikken ved en afgift (investeringsbidraget) på godstrafikken over Atlanten. Hvorledes har Naalakkersuisut søgt at imødekomme denne betænkelighed fra Udvalgets side? Der ønskes *herunder* et antal priseksempler til illustration af prisstigningerne på godstransport til bygderne, såfremt investeringsbidraget alene blev opkrævet på RAB's transporter.
8. Udvalget ønsker en uddybning og konkretisering af, hvorledes der i planerne er taget hensyn til ændringer i hhv. *bosætningsmønster* og *erhvervsstruktur*. Under sidste tænkes særligt på mineral- og råstofprojekter samt Alcoa-projektet.
9. Hvilke miljøhensyn indgår i planerne? Der tænkes særligt på, om de nye skibe indrettes med en hensigtsmæssig brændstof- og spildevandsprofil.

10. Det fremgår af oplægget om servicekontrakten, at det er udarbejdet af departementet for Boliger og Infrastruktur og Trafik og RAB i samarbejde med en ”uafhængig advokat”. Hvilken advokat er der konkret tale om, har denne offentlige servicekontrakter som specifikt fagområde, og hvem har konkret betalt udgifterne til advokaten?
11. Finansudvalget finder, at det kunne være en fordel, at nærværende oplæg og servicekontrakt blev vurderet af en uvildig ekstern ekspert. Har Naalakkersuisut tilsikret en sådan uvildig vurdering, og hvilke muligheder ser Naalakkersuisut i modsat fald for at indhente en sådan snarlig uvildig vurdering?
12. Hvorledes er nærværende planer og oplæg koordineret med Den Regionale Udviklingsstrategi (RUS)?
13. Har Inatsisartuts Udvalg for Boliger og Infrastruktur været løbende involveret eller orienteret i nærværende sag?
14. Renten på RAL’s lån på ca. 671 mio. kr. er angivet til 4,45 %. Lånet optages i Euro. Renten er udregnet som CIRR-renten plus en marginal på 1 %. Til sammenligning har Landskassen netop optaget et udlån med udgangspunkt i en variabel rentesats, som følger interbankmarkedet i eurozonen, EURIBOR, tillagt en fast rentemarginal. Rentemarginalen er i denne låneaftale fastlåst på 0,75 %. Er disse lånevilkår for Landskassen mere attraktive end dem som RAL har opnået, og hvilke fordele ser Naalakkersuisut i givet fald ved, at lade RAL optage lånet frem for at lade Landskassen optage lånet m.h.p. at kanalisere midlerne videre til RAL?
15. I forlængelse af foregående spørgsmål ønskes det konkret oplyst, hvorfor det vurderes, at Landskassen kan optage udlån til investeringer i Nukissiorfiits vandkraftværker på mere fordelagtig vis end selskabet ville kunne gøre som aktieselskab, mens det modsatte ikke synes at være tilfældet for RAL?
16. Har långiver stillet andre betingelser om kautionering eller anden form for garantistillelse fra Landskassen for RAL’s lån når bortses fra de ovenfor indledningsvis skitserede låneforudsætninger?
17. Hvilke helt andre scenarier end blot en fortsættelse af bygdeforsyning via RAL/RAB har Naalakkersuisut reelt overvejet og konkret undersøgt? Der tænkes her f.eks. på ophævelse af eksisterende koncessioner og servicekontrakter m.h.p. forsyning fra f.eks. Islandske og Canadiske selskaber.
18. Løbetiden på RAL’s lån er angivet til 20 år. Kan det påregnes, at Selvstyret til den tid vil stå i en situation svarende til den nuværende - Risikerer vi med andre ord at binde Grønland permanent til det nuværende forsyningsmønster? Der ønskes *herunder* nærmere oplysninger om de nye skibes forventede levetid.
19. Er det korrekt forstået, at nærværende lånebetingelser formelt afskærer Selvstyret fra at privatisere hele eller dele af RAL/RAB, når bortses fra mindre økonomisk betydende dele såsom Arctic Umiaq Line?
20. I rammeaftalen omtales på side 5 offentlighedens adgang til dokumenter og oplysninger. Det fremgår, at Selvstyret i tilfælde af anmodninger om aktindsigt skal indhente en udtalelse fra RAL forinden der træffes afgørelse. Der ønskes nærmere oplysninger om baggrunden for denne passus, idet det samtidig bemærkes, at en myndighed jfr. offentlighedsloven § 16, stk. 1, ”snarest” skal afgøre om en begæring om aktindsigt kan imødekommes.
21. På hvilken vis er Inatsisartuts vedtagelse af EM10/78 vedrørende forsyning af Østgrønland tilgodeset i servicekontrakten?
22. Der ønskes en kopi af de til oplæggene afgivne høringssvar.

Finansudvalgets beslutning

Med disse bemærkninger **udsætter** Finansudvalget sin stillingtagen til indstillingerne fra Naalakkersuisut m.h.p. at afvente Naalakkersuisuts besvarelse af de ovenfor anførte spørgs-

mål. Når Udvalget har læst Naalakkersuisuts besvarelse vil Udvalget eventuelt indkalde Naalakkersuisutmedlemmet for Boliger, Infrastruktur og Trafik til samråd med kort varsel m.h.p. uddybning af besvarelsen. Naalakkersuisutmedlemmet vil eventuelt kunne ledsages af repræsentanter for RAL/RAB. Naalakkersuisuts besvarelse anmodes fremsendt hurtigst muligt på grønlandsk og dansk med elektronisk kopi til nch@ina.gl.

På Finansudvalgets vegne

Naaja Nathanielsen
Formand for Finansudvalget