



Naalakkersuisutmedlemmet for Finanser

KOPI: Naalakkersuisutmedlemmet for Boliger, Infrastruktur og Trafik

STÆRKT HASTENDE

Orientering til Naalakkersuisut om Finansudvalgets beslutning lørdag den 15. 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 Bygdeservice A/S om udførelse af godstransport til bygder og yderdistrikter for perioden 1. januar 2011 til 31. december 2030

Finansudvalgets bemærkninger

Finansudvalget har på baggrund af samrådet den 14. januar 2011 med Naalakkersuisutmedlemmet for Boliger, Infrastruktur og Trafik drøftet nærværende ansøgning grundigt.

Et enigt Finansudvalg finder, at forløbet omkring RAL's/RAB's skibskøb må anses som **stærkt kritisabelt**.

I forbindelse med udarbejdelsen af FL2010 blev Finansudvalget qua de foreslåede tekstanmærkninger til hovedkonto 73.01.15 Godstransport orienteret om de overordnede økonomiske rammer for RAB's indkøb af nye skibe til erstatning for de gamle, udtjente bygdeforsyningskibe. Finansudvalget fremførte en række indsigelser i den forbindelse. Udvalget var således særligt bekymret over servicekontraktperiodens længde på 20 år, der ønskedes en bredere debat om finansieringsmulighederne og transportstrukturen, og endelig ønskede Udvalget, at Trafikkommissionen også inddrog spørgsmålet om køb af nye skibe i sit arbejde. Disse åbenbart saglige ønsker til en kvalificering af beslutningsgrundlaget blev imidlertid afvist af Naalakkersuisut, som dog tilbød at holde Udvalget orienteret. Dette er ikke sket. Det er Finansudvalgets enige vurdering, at Naalakkersuisut hermed ikke i tilstrækkelig grad har forstået og respekteret de bekymringer, som Inatsisartut via Finansudvalget gav udtryk for i betænkningen.

Det må særligt anses som kritisabelt, at Finansudvalget først på et for sent tidspunkt i processen har erfaret, at det oprindelige lånebeløb på 267 mio. kr., som blev angivet i bemærkningerne til ovennævnte tekstanmærkning, er vokset til 535 mio. kr. grundet samtidigt indkøb af også et atlantskib til RAL. Naalakkersuisut har angivet, at denne samlede forøgelse af

samfundets nettogæld er sikret gennem RAL's koncession. Samlet risikerer landets transportstruktur og fortsatte monopolsituation f.s.v. angår atlanttrafikken hermed at være låst fast i de næste mange år, uden at der har været nogen nævneværdig debat offentlig om det, og uden at sagkyndig ekspertise udenfor departementet og aktieselskaberne i form af transportkommission eller uvildige eksterne eksperter er givet mulighed for analyse eller indsigt. Naalakkersuisut har endda oplyst, at man bevidst har ønsket at undgå eksterne konsulenter ud fra tidligere dårligere erfaringer med én ekstern konsulent i forbindelse med bygdesamordningen.

Det er ganske åbenbart, at Naalakkersuisut og dets administration alene har arbejdet hen imod en videreførelse af den nuværende transportstruktur på godstrafikområdet. Finansudvalget finder, at det er **stærkt utilfredsstillende** at måtte konstatere, at man reelt ikke har afsøgt nogen form for alternativer, men blot ukritisk videreført RAL's og RAB's planer ud fra en åbenlyst fejlagtig betragtning om, at skibskøbet alene skulle vurderes ud fra driftsøkonomiske årsager i RAB. Naalakkersuisuts udmelding under 3. behandlingen af FFL2010 under EM09 om, at Transportkommissionens ikke skulle undersøge RAB's skibskøb, blot fordi der allerede var lagt en plan for den videre proces, må også i dette lys anses som meget kritisabel.

Udvalget er bekendt med, at behovet for nye skibe har været kendt i en længere årrække – i hvert fald siden omkring 2004/2005. Udvalget finder, at det er **stærkt kritisabelt**, at en beslutning om afløsning af disse skibe og en reel undersøgelse af de hermed hørende problemstillinger og strukturer har været udskudt igennem alle disse år, hvorefter Finansudvalget blot gives under 14 dage til at tage stilling til et forslag til løsning.

Udvalget er herefter delt i sin stillingtagen til sagen.

Et flertal i Finansudvalget, bestående af Naaja Nathanielsen, Niels Thomsen og Aqqaluaq B. Egede, finder, at Naalakkersuisuts ansøgning må imødekommes. Udvalgsflertallet finder, at behovet for nye skibe til RAL og RAB er uomgængeligt, og at ansøgningen må behandles i lyset heraf.

Det må anses som meget vigtigt, at der opretholdes stabile forsyninger til distrikterne. En afvisning af nærværende ansøgning vil jfr. de eksisterende nedslidte bygdeforsyningsskibe risikere at medføre alvorlige problemer i denne henseende.

Udvalgsflertallet **henstiller kraftigt**, at Naalakkersuisut benytter de kommende generalforsamlinger i RAL og RAB til at pålægge selskaberne at fremme udvikling og nytænkning frem for blot at arbejde for en fortsættelse af de hidtidige strukturer. Dette gælder i øvrigt også de øvrige selvstyrejede aktieselskaber.

F.s.v. angår særligt RAB **skal** Naalakkersuisut løbende vurdere mulighederne for at genforhandle servicekontrakten m.h.p. begrænse bindingerne for landskassen og fremme eksterne hjemmehørende aktørers muligheder for at bidrage til godstransporten. Naalakkersuisut har under denne proces lagt stor vægt på fleksibiliteten i servicekontrakten, hvilket ses som understøttende dette krav.

Flertallet finder, at Transportkommissionen eller andre relevante parter må påbegynde en egentlig selvstændig analyse af godstransporten med henblik på at fremlægge langsigtede anbefalinger for området. Disse anbefalinger må udarbejdes ud fra landets samlede forsyningsmæssige og økonomiske behov og ikke blot ud fra snævre selskabsinteresser. Dette arbejde vil med fordel kunne koordineres med den regionale udviklingsstrategi. I denne forbindelse skal specifikt indgå en analyse af takststrukturen. I dag får RAB årligt kun

omkring 5 mio. kr. ind på fragtraterne, mens selskabet får over 60 millioner kroner i årlige servicekontraktbetalinger. Finansudvalget ser frem til en grundig og åben debat når Naalakkersuisut som varslet fremlægger analyser om erhvervstilskud og takststrukturer i indeværende år.

Flertallet har dog med tilfredshed noteret sig og lægger særlig vægt på, at servicekontraktbetalingerne til RAB fastlåses på det nuværende niveau uden en årlig pris- og lønregulering. Hermed pålægges selskabet reelt en egentlig effektivisering på anslået 2 procent årligt. Dette er i god tråd med Finansudvalgets tidligere krav i fh.t. nedbringelse af omkostningsniveauet i de selvstyrejede aktieselskaber.

Flertallet har ligeledes erfaret, at de nye skibe vil være egnede til anløb i de nuværende havne, hvorfor investeringer i udvidelse af havne i bygder og yderdistrikter kan begrænses

Flertallet finder, i lighed med mindretallet, at forberedelsen og undersøgelserne omkring dette skibskøb har været helt utilstrækkelig. Men flertallet vil ikke lade en dårligt forberedt sag gå ud over landets behov for fortsatte forsyninger. Her og nu forefindes der ikke et alternativ til imødekommelse af ansøgningen, hvorfor flertallet med beklagelse anser sig nødsaget til at imødekomme denne.

Et mindretal i Finansudvalget, bestående af Per Berthelsen og Akitsinnguaq Olsen, kan ikke godkende Naalakkersuisuts indstillinger. Mindretallet anser det ikke som sandsynliggjort, at ulemperne ved en levetidsforlængelse af de nuværende skibe vil overstige ulemperne ved dette forslag til en servicekontrakt, som bygger på et gældsoptag på næsten 600 mio. kr.

Finansudvalget er givet få dage til at godkende denne servicekontrakt og hermed de underliggende præmisser om en fortsættelse af RAL's atlantkoncession i 20 år og en anskaffelse af en lang række skibe, som måske skal bruges til at opretholde en godstransportstruktur, som vi ikke engang via transportkommissionens arbejde er begyndt for alvor at drøfte eller undersøge endnu. Mindretallet anser således det forarbejde, der er lagt i sagen, som fuldstændig utilstrækkeligt. Der har ikke været overvejet alternativer, der har ikke været nogen offentlige drøftelser, og Finansudvalget er blot blevet præsenteret for en færdig aftale med få dage til at godkende den uden muligheder eller tid til overvejelser eller ændringer. Mindretallet afviser at lade sig tage som gidsel i denne situation, og vil derfor ikke godkende indstillingerne!

Mindretallet skal særligt bemærke, at Naalakkersuisut ikke er blevet pålagt pligt at indgå en servicekontrakt med RAB. I Finansloven for 2010 har Naalakkersuisut alene fået hjemmel til at indgå en sådan kontrakt indenfor en beløbsramme på en tekstanmærkning på finansloven – en finanslov som Siumut i øvrigt stemte imod. Det ligger i sagens natur, at forhandlingerne om denne servicekontrakt burde have taget udgangspunkt i andet og mere end blot at fastlåse landets godstransportstruktur 20 år frem i tiden. Mindretallet finder, at det er omsonst at overveje, om denne servicekontrakt kan blive forkortet i løbet af de kommende år. Kontraktperioden og lånet til skibsbyggeriet hænger sammen, så en forkortelse af servicekontraktperioden vil blot medføre en hurtigere afdragsprofil på lånet – men den samlede udgift og gæld vil reelt være den samme. Ved en forkortelse af servicekontraktperioden vil restgælden i skibene risikere at skulle indfris, hvilket vil stille landskassen overfor krav om et tilsvarende kapitaltilskud til RAL. Det vil der næppe være økonomisk råderum til, hvorfor det eneste alternativ vil være en fortsættelse af servicekontrakten i hele perioden på 20 år.

Uanset om der optages senere forhandlinger om ændringer af servicekontraktperioden vil vi som samfund således under alle omstændigheder have gældsat os for 600 mio. kr. ved at godkende denne servicekontrakt. Mindretallet anser det som uansvarligt blot at udtrykke kritik som grundlag for at godkende en sådan gældsættelse. Her og nu burde RAL/RAB lease nogle skibe, såfremt de nuværende er umulige at levetidsforlænge, og herefter gennemføre en reel undersøgelse af mulige alternativer m.h.p. præsentation af et reelt oplæg for Finansudvalget.

Et enigt udvalg kræver afsluttende, at Naalakkersuisut fremover tilsikrer en løbende orientering og **reel** dialog med såvel Finansudvalget som Infrastruktur- og Boligudvalget.

Finansudvalgets beslutning

Et mindretal i Finansudvalget, bestående af Per Berthelsen og Akitsinnguaq Olsen, kan ikke godkende indstillingerne.

Et flertal i Finansudvalget, bestående af Naaja Nathanielsen, Niels Thomsen og Aqqaluaq B. Egede, **godkender** Naalakkersuisuts indstillinger.

På Finansudvalgets vegne

Naaja Nathanielsen
Formand for Finansudvalget