

Tunnilsyvirskot fer av landinum

Alt yvirskotið, sum privata felagið fær burtur úr Eysturoyartunnlinum, fer beinleiðis av landinum. Tað staðfestir Fíggjarmálaráðið í uppriti til løgmann, sum nú partvís er komið undan kavi. Uppritið vísir á fleiri hol í sáttmálanum.

Jón Brian Hvidtfeldt

Samstundis sum ein tunnel hevur jaliga ávirkan á samfelagsbúskapin, so vil privata loysnin minka munandi um samfelagsnyttuna. Tað sigur Fíggjarmálaráðið í uppriti frá 21. juni, stílað beinleiðis til løgmann. Uppritið er gjørt, eftir at sakkunnleikin í Fíggjarmálaráðnum hevur fingið høvi at hyggja nærri at tí avtalu, sum Innlendismálaráðið hevur gjørt við Copenhagen Infrastructure Partners.

Fíggjarmálaráðið vil ikki geva fult innlit í uppritið. Argumentið fyri hesum er, at tað verður gjørt fyri at tryggja samráðingarstöðuna hjá tí almenna. Víst verður á, at Innlendismálaráðið hevur verið og er í samráðingum um treytir fyri at lata einum samstarvsparti einkarættin til tunnelin. Tí hevur Fíggjarmálaráðið valt at strika út allar tær upplýsingar, sum beinleiðis vísa til ella endurgeva trúnaðarupplýsingar í avtaluni millum Innlendismálaráðið og Copenhagen Infrastructure Partners.

Men myndin, ið stendur eftir í uppritinum, er kortini ikki til at fara skeiv av. Landið og føroyska samfelagið má gjalda ein høgan prís fyri at lata eitt privat felag átaka sær uppgávuna og váðan við at gera Eysturoyartunnelin. Eisini metir Fíggjarmálaráðið í uppritinum til løgmann, at Innlendismálaráðið hevur gjørt ov lítið fyri at minka um henda prísinn.

Loft á prís

Fíggjarmálaráðið staðfestir, at Innlendismálaráðið hevur einki gjørt fyri at tryggja sær, at prísurin fyri koyra gjøgnum tunnelin ikki verður óneyðuga høgur. Ráðið nevnr sum dømi, at farleiðin úr Runavík til Havnar stýttist 48 kilometrar. Og tá kostnaðurin hjá einum privatbili sambært útrokningum hjá Landsverki er 2,44 krónur fyri hvønn kilometur, ber til at spara 117 krónur við at koyra gjøgnum tunnelin, heldur enn rundanum. Og tað er hendan upphæddin, ið privati tunnilsánarin kann seta sín kostnað út frá.

Talið gevur eina ábending um, at tunnislsgjaldið neyvan kann vera nógv hægri enn

hetta og helst lægri, skrivur Fíggjarmálaráðið, sum í uppritinum til løgmann kemur við hesi áheitan:

- Landsstýrið eigur at tryggja sær ein mest loyvda prís fyri gjøgnumkoyringar. Tað hevði eggjað privata íleggjaranum at reka tunnelin effektivt, og harvið hevði samfelagsnyttan kunnað verið størri.

Eisini staðfestir Fíggjarmálaráðið í uppritinum til løgmann, at prísurin fyri at brúka tunnelin verður avgerandi fyri, hvørja samfelagsnyttu tunnelin kemur at hava.

- Verður ov kostnaðarmikið at koyra gjøgnum tunnelin, fæst full nytta ikki úr tunnelinum, og økini kring tunnelin verða ikki sambundin eins væl og við lægri kostnaði fyri brúkaran. Fyri samfelagsbúskapin er tí ynskiligt, at tunnelin verður so bíligur sum gjørligt fyri brúkaran, skrivur Fíggjarmálaráðið.

Yvirskotið

Sambært uppritinum eftirlýsir Fíggjarmálaráðið neyvar ásetingar fyri, bæði hvussu avkastið av investeraða kapitalinum skal gerast upp, og hvussu byggikostnaðurin skal gerast upp. Og so eftirlýsir Fíggjarmálaráðið eisini mannagongdir fyri óhefta grannskoðan.

Tað er tó greitt, at tað yvirskot, sum tunnelin møguliga fer at geva, endar uttan fyri landoddarnar.

Fíggjarmálaráðið vísir á, at íleggjarar úr norðurlondum rinda ógan vinningsbýtisskatt í Føroyum. Tí fer alt vinningsbýtið óskattað av landinum. Tá felagið er danskt, fer møguligur vinningsbýtisskattur í danska statskassan.

- Harvið missir landskassin helst eina týðandi skattainntøku, staðfestir Fíggjarmálaráðið.

Men tað er ikki bara norðurlenska skattaavtalan, ið ger at landskassin ikki fær nakra krónu av yvirskotinum í sín part. Í uppritinum til løgmann vísir Fíggjarmálaráðið á, at sonnevndi avskrivngarprofilurin hjá felagnum er soleiðis samansettur, at felagið neyvan fer at rinda eina krónu í skatti tey fyrstu nógvu árin.

- Felagið kann skattliga

avskriva sjey prosent tey fyrstu 10 árin, og er tað millum 80 og 100 milliónir krónur í mun til ein byggikostnað, sum liggur omanfyri eina milliard krónur, sigur Fíggjarmálaráðið í uppritinum til løgmann.

Bindingin

Fíggjarmálaráðið er eisini av tí fatan, at sáttmálin við Copenhagen Infrastructure Partners bindur landið í ov stóran mun. Tí heldur ráðið, at landsstýrið eigur at tryggja sær rættin til at sleppa úr og havna verkætlanini, tá forprosjektið er liðugt.

- Í minsta lagi eigur landsstýrið at tryggja sær rætt at fáa forprosjektið eftirkannað og grannskoðað av óheftum og sakkønnum fólki, sigur Fíggjarmálaráðið í uppritinum til løgmann.

Ráðið staðfestir í sama viðfangi, at ein endurgjaldskylda kann vera knýtt at rættinum til at sleppa úr verkætlanini.

Umframt uppritið til løgmann, dagfest 21. juni, hevur Fíggjarmálaráðið eisini gjørt aðrar viðmerkingar, beinleiðis til Innlendismálaráðið. Tær viðmerkingarnar eru dagfestar 3. juli. Í hesum seinnu viðmerkingum, sum í stóran mun byggja víðari á uppritið til løgmann, metir Fíggjarmálaráðið tað vera óheppið, at freistin at lata inn forprosjekt er so lang - serliga tá grundgevingin fyri hesum lestinum er, at tunnelin skal gerast skjótast gjørligt.

Sambært lógaruppskoti-

num hjá Kára P. Højgaard skal privata felagið í seinasta lagi 31. desember 2018 lata inn eitt forprosjekt. Tað er ov drúgv tíð, metir Fíggjarmálaráðið. Í seinna uppritinum, sum er stílað beinleiðis til Innlendismálaráðið, skjýtur Fíggjarmálaráðið tí upp, at landið skal tryggja sær, at tað kann sleppa burtur úr avtaluni, fram til at forprojektið er góðkent, aftur fyri at rinda staðfestar útreiðslur hjá privata felagnum, umframt eitt avtalað gjald.

- Á henda hátt kann landið skunda undir, at byggingin fer ígongd, skrivur Fíggjarmálaráðið til Innlendismálaráðið.

Tøgnin

Hóast uppritið frá Fíggjarmálaráðnum til løgmann er skrivað 21. juni, so er tað ikki vordið alment fyrr enn nú. Fjølmiðlar fáa bara partvís innlit í uppritið, og er tað sum áður nevnt fyri at verja trúnaðarupplýsingar í avtaluni millum Innlendismálaráðið og Copenhagen Infrastructure Partners. Uppritið til løgmann er ikki lagt við øðrum skjølum í málinum, tá lógaruppskotið hjá landsstýrismanninum í innlendismálum varð borið í løgtingið. Og tí er uppritið ikki partur av viðgerðini, nú Rættarnevndin hjá løgtinginum í dag fer undir sína viðgerð av lógaruppskotinum um einkarætt til at byggja, reka og fíggja undirsjóvartunnel undir Skálafjørð og Tangafjørð.

Tunnelssáttmáli verður loyniligur

Hóast bæði Rættarnevndin og Landsstýrismálanevndin hjá løgtinginum vilja sleppa at síggja sáttmálan millum Innlendismálaráðið og Copenhagen Infrastructure Partners um Eysturoyartunnelin, so verður tað av ongum

Jón Brian Hvidtfeldt

Politiska trýstið er stórt á Kára P. Højgaard, sum hevur sett seg tungt oman á sáttmálan við Copenhagen Infrastructure Partners. Bæði Rættarnevndin og Landsstýrismálanevndin vilja sleppa at síggja sáttmálan. Men hóast trýstið, so tvíheldur landsstýrismáðurin um, at at sáttmálin er og verður loyniligur.

- Men eg vil fegin svara uppá allar teir spurningar, sum løgtingið hevur til sáttmálan, sigur Kári P. Højgaard.

Upprunaliga skuldi sáttmálin undirskrivað 27. juni, men eftir politiskt trýst varð dagurin útsettur til 1. september.

- Eg havi gjørt ein sáttmála út frá tí heimild, sum løgtingið gav landsstýrismanninum, sigur Kári P. Højgaard og heldur fram:

- Sáttmálin verður ikki viðgjørður í løgtinginum. Løgtingið skal bara viðgera tað lógaruppskot, sum er lagt fyri løgtingið.

Innlendismálaráðið

hevur sjálvt staðfest, at lógaruppskotið er smíðað, beinleiðis út frá tí sáttmála, sum framvegis er loyniligur. Grundgevingarnar hjá løgtingsnevndunum fyri at krevja at síggja sáttmálan er, at tá lógaruppskotið hjá landsstýrismanninum er smíðað beint upp ímóti sáttmálanum, so kann løgtingið ikki viðgera lógaruppskotið uttan at kenna sáttmálan.

Men tað ber væl til, sambært landsstýrismanninum í innlendismálum.

- Løgtingsnevndirnar fáa svar uppá allar spurningar, sum tey seta, sigur Kári P. Højgaard.

Men samstundis er greitt, at hvørki Rættarnevndin, Landsstýrismálanevndin ella løgtingið annars sleppa at síggja sáttmálan. Kári P. Højgaard tvíheldur um, at hann hevur avtalað við Copenhagen Infrastructure Partners at sáttmálin er í trúnaði, og soleiðis verður tað.