

Retsudvalget
Lagtinget
110 Tórshavn
Att.: Elsebeth Mercedes Gunnleygsdottir

På vegne af Eysturoyartunnilin P/F takker vi for Retsudvalgets invitation til at drøfte tunnelprojektet på mødet den 16. august 2013 i Lagtingets lokaler.

Efter mødet fremsatte Retsudvalgets formand ønske om en skriftlig besvarelse af de på mødet gennemgåede spørgsmål.

Med dette brev vil vi kort sammenfatte de svar, som vi gav under mødet på Retsudvalgets spørgsmål og samtidig benytte lejligheden til kort at redegøre for baggrunden for Eysturoyartunnilin P/F og dets interesse for projektet.

A. Baggrund

Projektet er et afgørende skridt i den videre udvikling af den færøske infrastruktur og må forventes at få stor fremtidig samfundsmæssig betydning for Færøerne. Der er tale om et af de største anlægsprojekter på Færøerne, der under anlægsarbejdet giver anledning til betydelig direkte og afledt aktivitet på Færøerne.

Den nugældende koncessionslov bestemmer, at koncessionshaver skal afholde samtlige omkostninger, herunder Landsstyrets omkostninger, til projektering, anlæg og drift af tunnelen og at koncessionshaver skal påtage alle risici forbundet hermed. Koncessionsloven bestemmer også, at koncessionshaver i koncessionsperioden skal have mulighed for at få tilbagebetalt og forrentet sin investering, men at tunnelen under alle omstændigheder ved udløbet af koncessionen gratis skal leveres tilbage til det færøske samfund.

Den nugældende koncessionslov giver således grundlag for at indgå en koncessionsaftale, der tilgodeser færøske samfundsmæssige interesser, Landsstyrets interesse i ikke at deltage i finansieringen eller på anden måde give finansielle garantier til projektet og en koncessionshavers ønske om rimeligt afkast på sin investering i projektet under hensyn til de med projektet forbundne risici.

Efter invitation fra Landsstyret ønsker Eysturoyartunnilin P/F at medvirke til, og har inden for rammerne af koncessionsloven med Landsstyret drøftet mulige rammer for, at projektet kan realiseres til gavn for det færøske samfund.

Tórshavn, 2013.08.21

P/F Eysturoyartunnilin
c/o Ingi Højgaard, Box 359
Yviri við Strond 4
FO-110 Tórshavn
Færøerne

Tlf.: +298 203 064

V-tal: 5876

Eysturoyartunnilin P/F er ultimativt ejet af Føroya Livstrygging P/F ("LÍV") og en fond ("Fonden"), der administreres og forvaltes af Copenhagen Infrastructure Partners K/S ("CIP").

Fondens eneinvestor er PensionDanmark, et Danmarks største arbejdsmarkedspensionsselskaber. PensionDanmark har de seneste år foretaget flere direkte investeringer i infrastruktur. PensionDanmark administrerer overenskomst- og virksomhedsaftalte arbejdsmarkedspensioner, sundhedsordninger og uddannelsesfonde for tilsammen 12 fagforbund og 37 arbejdsgiverforeninger med i alt 630.000 medlemmer, beskæftiget i 27.700 private og offentlige virksomheder. PensionDanmark er ejet af arbejdsmarkedets organisationer – fagforbund og arbejdsgiverorganisationer. PensionDanmark er derfor et kundeejet pensionsselskab.

LÍV er et færøsk livsforsikringsselskab, der tegner livs-/invalidforsikringer, samt har pensionsopsparinger for en stor del af det færøske arbejdsmarked. I forbindelse med pensionsopsparingsdelen er selskabets hovedformål at foretage investeringer, der indenfor en given risikoramme og risikospredning, giver et så højt, langsigtet afkast til forsikringstagerne som muligt.

Langsigtede investeringer i infrastruktur er en interessant investeringsmulighed for LÍV. LÍV var således en af investorerne bag det oprindelige selskab, P/F Skálafjarðatunnilin, som blev stiftet i begyndelsen af dette årtusind. Dette selskab foretog indledende seismiske undersøgelser og trafikprognoser, som skulle danne grundlag for ansøgning om koncession til gennemførelse af en undersøisk tunnel mellem Eysturoy og Streymoy.

Det anses for afgørende for tunnelprojektets succes, at det i alle faser har en betydelig færøsk forankring. Eysturoyartunnilin P/F er således et færøsk selskab med hjemsted i Tórshavn. Det er intentionen, at selskabet deltager som investor i hele projektførelsen, dvs. fra den indledende projektd udvikling, under konstruktionen samt i driftsperioden.

Selskabet har en bestyrelse, der har god indsigt i færøske forhold og godt kendskab til det færøske samfund. Måtte selskabet få koncessionen er det forventningen, at selskabets bestyrelse vil blive styrket yderligere med personer med de relevante kompetencer og erfaringer, herunder med tilsvarende anlægsprojekter på Færøerne. Selskabets daglige ledelse forventes i vid udstrækning at være færøsk.

Det er forventningen, at totalentreprenøren, der skal stå for projektet, i det omfang det er hensigtsmæssigt, i vid udstrækning vil gøre brug af færøsk arbejdskraft og færøske entreprenører. Se i øvrigt besvarelsen af spørgsmålene herom nedenfor.

B. Sammenfatning af svar på de af Retsudvalget rejste spørgsmål

Som efterspurgt af Retsudvalget følger nedenfor en kort sammenfatning af de svar, som Eysturoyartunnilin P/F gav på Retsudvalgets spørgsmål under mødet.

Det er en sammenfatning af spørgsmål og svar under en mundtlig debat og er derfor ikke en udtømmende gengivelse af alle nuancer eller detaljer af de rejste spørgsmål eller de afgivne svar.

1. ***Vedrørende tidsfristen. Retten til at bygge og drive tunnelen falder bort, om den der får ret til at bygge tunnelen ikke senest den 31. december 2018 indleverer forprojektet. Tidsfristen er nu forlænget. Hvorfor skal der gå fem år, før arbejdet kan begynde? Hvad hvis tidsfristen blev forkortet til 31. december 2015?***

Koncessionsloven bestemmer, at koncessionshaver for egen regning og risiko skal projektere, anlægge og drive tunnelen.

Det indebærer, at koncessionshaver påtager sig samtlige økonomiske og kommercielle risici ved projektet, herunder risikoen for, at projektet ikke kan gennemføres som skitseret (og de dermed forbundne projektudviklingsomkostninger), at anlægsbudgettet og -planen ikke overholdes eller forsinkes (og de dermed forbundne merudgifter) samt for trafikomfanget i driftsperioden.

Før et forprojekt kan udarbejdes og indleveres til Landsstyrets godkendelse skal (i) den mest hensigtsmæssige linjeføring og landbase-rede tilslutninger være endeligt fastlagt, (ii) de relevante forundersøgelser af disse være foretaget samt (iii) den relevante detailprojektering udarbejdet.

Som investor vil koncessionshaver have en stærk interesse i, at Projektet igangsættes så hurtigt, som projektet tillader, det vil sige med respekt for de udfordringer, som projekteringen indebærer.

I ændringsforslaget til koncessionsloven er det nu også præciseret, at koncessionen bortfalder, hvis koncessionshaver ikke i en periode på 12 måneder arbejder på at fremme projektet. Det giver Landsstyret yderligere sikkerhed for, at projektet løbende har fremdrift.

Den endelige frist for indlevering af forprojekt bør have en passende længde. Dette for at sikre at koncessionshaver har den fornødne tid til at gennemføre sit forarbejde og ikke risikerer at miste retten til at gennemføre projektet, også hvis det mod forventning tager længere tid at forberede projektet og afdække de relevante risici. Dette eksempelvis, hvis det viser sig at være nødvendigt at arbejde med en

tilpasset linjeføring eller andre landbaserede tilslutninger, end der hidtil har været skitseret.

2. Hvilke overvejelser har I vedrørende regler og normerne? Hvad er jeres planer vedrørende vedligeholdelse og opgraderinger?

Jo tidligere rammerne for projektet kan fastlægges, desto hurtigere kan selve udarbejdelsen af de detaljerede forstudier og detailprojektering af projektet igangsættes.

En tidlig igangsættelse af projektet muliggøres således ved allerede nu at fastlægge, at kravene til tunnelen og alle relevante myndighedsgodkendelser skal baseres på de pr. 25. juni 2013 gældende regler, krav og normer.

Efterfølgende ændringer i regler og normer risikerer at sætte projektet tidsmæssigt tilbage og/eller væsentligt øge omkostningerne ved projektet. For gennemførelsen af projektet er det derfor vigtigt så hurtigt som muligt at få skabt klarhed over, hvilke regler og normer der skal gælde for projektet.

Der vil blive udarbejdet en sædvanlig drifts- og vedligeholdelsesplan (jf. også de gældende drifts- og vedligeholdelsesplaner for de eksisterende undersøiske tunneller), som koncessionshaver vil skulle drive og vedligeholde tunnelen i overensstemmelse med.

3. Hvilke argumenter har I, hvorfor der skal gå så lang tid, før aftalen bliver omfattet af offentlighedsloven?

Det er i projekter som dette en helt sædvanlig praksis, at aftalerne er fortrolige. Dette dels af hensyn til de involverede parter, dels af hensyn til eventuelle kommende deltagere i projektet.

4. Hvad vil det koste at køre igennem Skálafjarðatunnillin? Vil prisen være højere, hvis samme måde (leistur) ville blive brugt til Vága- og Norðoyartunnill? Hvis ja, hvor meget højere?

Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at estimere, hvad det koster at køre igennem tunnelen. Det vil først kunne fastlægges, når tunnelen er opført. Prisen bør være konkurrencedygtig til nuværende alternative transportveje og medvirke til, at projektets fordele for det færøske samfund af tunnelen understøttes.

Det vil være naturligt at skele til de prismodeller, der har været anvendt i Vága- og Norðoyartunnelen samt erfaringerne hermed, jf. også besvarelsen til spørgsmål 12 nedenfor.

For så vidt angår de overordnede rammevilkår for projektet har vi alene forholdt os til de koncessionsvilkår, der har været drøftet med Indenrigsministeriet.

5. Kan I oplyse, hvilken tidsramme I har for projektet?

Projektet forventes igangsat så hurtigt, som projektet tillader, det vil sige med respekt for de udfordringer, som projektets enkelte faser indebærer, jf. også besvarelsen af spørgsmål 1 ovenfor.

Når de relevante forundersøgelser mv. er gennemført vil det være muligt at komme med et nærmere bud på en tidsramme for projektet.

I princippet vil det være muligt at sætte tunnelen i drift allerede 5 - 6 år efter indgåelse af koncessionsaftale. Den endelige tidsramme vil afhænge af endeligt valg af linjeføring og landbaserede tilslutninger, udfaldet af relevante forundersøgelser, proces og tid til at opnå alle relevante myndighedsgodkendelser og om der opstår uforudsete problemer mv. i anlægsfasen.

Det færøske samfund, Landsstyret og koncessionshaver har en fælles interesse i, at Projektet igangsættes så hurtigt, som projektet tillader. Hvis forundersøgelser og detailprojektering ikke giver anledning til ændringer af projektet og de relevante myndighedsgodkendelser kan opnås uden forsinkelse, vil det være muligt at ibrugtage tunnelen allerede i løbet af 2018.

6. Hvor stor en del af arbejdstagere, forventer I vil være færinger?

Det er forventningen, at færøsk arbejdskraft og færøske entreprenører på mange områder besidder de relevante ressourcer og kompetencer. Forudsat, at der foreligger konkurrencedygtige tilbud, vil det være hensigtsmæssigt, hvis der her i væsentligt omfang kan anvendes færøsk arbejdskraft og færøske entreprenører.

7. Hvor meget forventer I, at projektet vil koste? (nyeste beregninger)

Omkostningerne til projektet afhænger af en række omstændigheder, herunder især de geologiske forhold, endeligt valg af linjeføring og de landbaserede tilslutninger.

Vi vil på nuværende tidspunkt ikke fremkomme med et eget bud på investeringens størrelse, men fra andre foreligger der estimer, der under visse givne forudsætninger anslår, at investeringen vil forventes at udgøre godt DKK 1 mia.

Når de relevante forundersøgelser er gennemført, linjeføringen og de landbaserede tilslutninger endeligt er fastlagt, vil der være basis for at udarbejde et opdateret bud på den samlede investering.

8. *Hvordan forventer I, at kapitalstrukturen vil blive i selskabet?*

Eysturoyartunnillin P/F har i dag en egenkapital på DKK 5 mio.

Såfremt Eysturoyartunnillin P/F får koncessionen forventes selskabets ejere løbende at tilføre yderligere egenkapital til at dække den videre projektudvikling.

På et senere tidspunkt kan det blive relevant at overveje at tilpasse kapitalstrukturen og i en vis udstrækning inkludere fremmedfinansiering af projektet.

9. *Til § 4, stk. 2, hvilken holdning har I til dette stykke og hvordan definerer I det?*

Koncessionsloven forudsætter, at en koncessionshaver påtager sig alle kommercielle risici ved projektet, jf. også ovenfor under besvarelsen af spørgsmål 1.

Det betyder, at koncessionshaver bør sikres mod at der etableres andre infrastrukturprojekter, der direkte konkurrerer med tunnelen, eksempelvis andre nye tunneller eller broforbindelser mellem Eysturoy og Streymoy.

Der er således ikke tale om en begrænsning af den generelle udbygning af den færøske infrastruktur. De projekter, der er omtalt i den nuværende infrastrukturplan (samferðsluætlan), vil således kunne gennemføres.

10. *Hvilken holdning har CIP til § 15b, stk. 1, 2. pkt., og hvilke planer har CIP med denne regel? Hvad hvis den blive slettet?*

Landsstyret har foreslået, at den kommunale kompetence til udstedelse af myndighedsgodkendelse vedrørende anlæg af tunnelprojektet overføres til Landsstyret.

Det er vores forståelse, at Landsstyret har medtaget denne bestemmelse for at sikre projektets fremdrift, herunder at alle relevante myndighedsgodkendelser opnås indenfor rimelig tid. Eventuelle forsinkelser af myndighedsgodkendelser vil påvirke tidspunktet for ibrugtagning.

11. *Det er blevet oplyst, at CIP og Innlendismálaráðið bruger samme rådgivere, er dette korrekt?*

Dette er ikke tilfældet. Hverken CIP, LÍV eller Eysturoyartunnilin P/F har anvendt de samme rådgivere (Deloitte og Lett Advokatfirma), som Indenrigsministeriet har anvendt i forbindelse med forhandling af koncessionsaftalen.

12. Vedrørende prisfastsættelse - har CIP planer om at køre et rabatsystem, f. eks. månedskort/rabatkort/klippekort?

Dette er ikke fastlagt, men når produktstrukturen for Eysturoyartunnilin skal fastlægges vil det være naturligt at skele til de modeller, der anvendes i Vága- og Norðoyartunnelen samt erfaringerne hermed. Her forekommer de anvendte løsninger at være velfungerende samtidig med, at de tilgodeser brugernes ønske om en økonomisk tilgængelig infrastruktur.

13. Hvis en dansk entreprenør bliver hovedentreprenør, er planer i så fald, at færinger mest muligt skal bruges som underentreprenører i og med, at kompetencerne allerede er på Færøerne, f.eks. tilsyn, el, projektering osv.?

Uanset hvem, der vælges som hovedentreprenør, vil det være hensigtsmæssigt, hvis der i væsentligt omfang anvendes færøsk arbejdskraft og færøske leverandører. Se også besvarelsen af spørgsmål 6 ovenfor.

14. Hvilke personer kommer til at bemande bestyrelsen? Vil der også være færinger, der har godt kendskab til det færøske samfund?

Eysturoyartunnilin P/F's bestyrelse består på nuværende tidspunkt af Rúni B. Róin (CIP), Jan Jakobsen (LÍV) og Christian Skakkebæk (CIP).

Hvis selskabet får koncessionen vil det være naturligt at overveje, om bestyrelsen i projekterings-, anlægs- og/eller driftsfasen kan styrkes yderligere med personer med de relevante kompetencer og erfaringer, herunder med tilsvarende anlægsprojekter på Færøerne.

Selskabets daglige ledelse forventes i væsentlig udstrækning at blive færøsk.

15. Flere kommuner er interesserede i indholdet (stenbrud), der kommer ud af tunnelen, hvilke planer er for indholdet, der kommer ud?

Stenbrud mv. fra tunnelen forventes ikke at udgøre en indtægtskilde i tunnelprojektet.

Som det har været tilfældet i andre tilsvarende projekter vil det være hensigtsmæssigt om overskudsmaterialet kan finde anvendelse i andre anlægsprojekter.

16. **Har selskabet garanteret sig andre betingelser i aftalen, såsom hjælp fra det offentlige til at føre trafikken i Skálafjarðartunnilin, hvis trafikken ikke kommer af sig selv?**

Det følger af koncessionsloven, at koncessionshaver for egen regning og risiko skal projektere, anlægge, drive og vedligeholde tunnelen uden garantier om trafik eller lignende. Eysturoyartunnilin P/F har ikke bedt om garantier om trafik eller lignende.

17. **Hvornår vurderer CIP, at grænsen for tavshedspligten er overtrådt? Hvad sker, hvis lagtingsmedlemmer citerer fra aftalen under lagtingsbehandlingen, vil aftalen så ikke blive underskrevet?**

Der er indgået flere aftaler, herunder aftaler om fortrolighed. Vi vil naturligvis tilstræbe at overholde vores forpligtelser under disse aftaler og forventer det samme af alle aftaleparter.

18. **Hvorfor skal selskabet råde over tunnelen i så lang tid fremover?**

For projekter som det foreliggende er det helt sædvanligt at arbejde med lange tidsrammer, der afspejler projektets størrelse og aktivets levetid.

Det er endvidere helt sædvanligt, at koncessionens længde afspejler projektets risici, samt det forhold, at der ingen garantier stilles for at koncessionshaver kan få sin investering tilbagebetalt og forrentet.

I det foreliggende projekt gælder det særlige forhold, at der findes alternative transportveje, som i en vis udstrækning konkurrenceudsætter projektet, hvilket øger risikoen for, at en koncessionshaver ikke kan få tilbagebetalt og forrentet sin investering.

- o -

Med venlig hilsen

Rúni B. Róin
Bestyrelsesformand

Jan Jakobsen
Bestyrelsesmedlem