

## Betænkning

over

### Forslag til lov om ændring af lov om en investeringsfond for Færøerne m.v.

(Nedbringelse af fondens egenkapital)

[af økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen)]

#### 1. Ændringsforslag

Økonomi- og erhvervsministeren har stillet 1 ændringsforslag til lovforslaget.

#### 2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 24. januar 2007 og var til 1. behandling den 1. februar 2007. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Udvalget vedrørende Færøske Forhold.

Lovforslaget har ikke været sendt i høring.

#### Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 2 møder.

#### Spørgsmål

Udvalget har stillet 25 spørgsmål til økonomi- og erhvervsministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret.

#### 3. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et *flertal* i udvalget (udvalget med undtagelse af EL og TF) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med det stillede ændringsforslag.

Et *mindretal* i udvalget (EL) vil stemme hverken for eller imod lovforslaget ved 3. behandling. Mindretallet vil stemme for det stillede ændringsforslag.

Et *andet mindretal* i udvalget (TF) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet vil stemme hverken for eller imod ændringsforslaget.

TF's medlem af udvalget anbefaler lovforslaget til forkastelse og henviser i stedet til det kommende beslutningsforslag om, at både Færøernes lufthavn og Investeringsfonden for Færøerne formelt overgår til færøsk myndighed og ansvar samtidig. FT lægger vægt på følgende begrundelser:

Der er stor enighed på Færøerne om, at færøske myndigheder tager ansvaret for lufthavnen og den fremtidige udbygning. At Danmark ikke vil sætte lufthavnen i brugbar og moderne stand, før den overtages, må Færøerne så bare leve med. Men med det ansvar, som Færøerne overtager, skal selvfølgelig også følge retten til selv at bestemme over både udbygning og finansiering af de fremtidige lufthavnsfaciliteter og ikke – som foreslået i dette lovforslag – en fastlåsning af beslutningerne om

---

udbygning af lufthavnen og en afskæring af investeringsfondens muligheder for at finansiere andre infrastrukturelle projekter på Færøerne.

Det mest rimelige, når man indgår et kompromis, som fritager danske myndigheder for et stort økonomisk og politisk ansvar, og som ikke koster den danske statskasse noget, men tværtimod er en stor besparelse, er, at man kan enes om, at investeringsfonden samtidig lægges under færøsk myndighed, ejendomsret og beslutningskompetence.

Med dette lovforslag fra regeringen er der ingen sammenhæng mellem beslutningsret, ansvar og økonomi, og Færøerne sidder tilbage med en meget dårlig aftale – en aftale, som næppe kender sin lige i dansk forvaltningstradition.

Lovforslaget er et skoleeksempel på de asymmetriske forhandlinger, der foregår bag lukkede døre mellem Danmark og Færøerne på embedsmandsplan.

Via en pressemeddelelse forelægges en såkaldt aftale om ansvaret for og finansieringen af Færøernes vigtigste trafikale knudepunkt og landets hovedport ud i verden og om en vigtig fond, som Færøerne i mange år har fastholdt er en fond under færøsk myndighed, og som har finansieret vigtige infrastrukturelle fremtidsinvesteringer i vandkraft, elektricitetsnettet, tunneler og meget andet, men som nu bliver halveret, amputeret og fastlåst til opdatering af en lufthavn, som hidtil har været dansk økonomisk ansvar, men har været gruelt forsømt.

Denne løsning forelægges som en fiks og færdig pakke, uden at det har været behandlet i det færøske parlament. Uden at der har været nogen reel forhandling på politisk plan, uden at færøsk ekspertise eller de, der professionelt skal beskæftige sig med færøsk luftfart, har kunnet analysere, planlægge og rådgive færøske politikere om de bedste langsigtede planer for færøsk luftfart og faciliteter, og uden at det har været debatteret i den færøske offentlighed.

Den danske stat fritages for ansvaret for et anlæg, som på grund af årtiers mangelfulde investeringer står over for et kapitalbehov på flere hundrede millioner kroner. Færøerne står tilbage med regningen og skal finansiere det med sin egen fond, der ellers kunne bruges til mange andre formål.

Danmark har samtidig i en embedsmandsgruppe været med til at fastsætte betingelserne for, hvordan pengene skal bruges, og hvordan den fremtidige luftfart skal udbygges.

Samtidig har man implicit valgt side i et gammelt stridsmål om, hvorvidt investeringsfonden er under dansk eller færøsk politisk myndighed, således at resterne af fonden fremover fastlægges som et dansk politisk område.

Danmark har stadig myndigheden over hele luftfartsområdet, luftrummet, og hvad dertil hører.

Kort sagt: Det danske statsbudget slipper for en stor udgift og sparer udgifter på ca. 5 mio. kr. årligt. Den danske stat fastholder sin indflydelse på, hvad der skal ske, fastholder myndighedsområdet og tillægger sig en myndighed over Investeringsfonden for Færøerne, som i dag har en egenkapital på ca. 800 mio. kr.

Færøerne betaler regningen og sidder med ansvaret for et anlæg, der utvivlsomt vil kræve langt større investeringer end det, der tømmes ud af investeringsfonden. Den frie kapital i fonden, der ikke er bundet i udlån til andre projekter, er væk og kan i fremtiden ikke finansiere andre vigtige forudsætninger for et moderne Færøerne såsom tunneller, fly og vind- og vandkraft eller bølgeenergi. De penge må nu findes andre steder i de færøske offentlige kasser.

Færøerne overtager hele debetsiden og en ekstra regning og amputeres muligheden for finansiering af andre vigtige investeringer fremover. Den danske stat slipper ud af alle forsømte forpligtelser og en stor regning, samtidig med at hele creditsiden fremdeles er under dansk myndighed: investeringsfonden, luftfartsmyndigheden og kontrollen over luftrummet m.v.

Det er en uværdig løsning for både Danmark og Færøerne. Det er urimeligt, at desperation fra færøsk side over den manglende udbygning af lufthavnsfaciliteterne i Færøerne fører til, at det færøske landsstyre – uden nogen form for politisk forhandling – accepterer en så dårlig og asymmetrisk aftale.

Af ministerens besvarelser af spørgsmål fra udvalget er det blevet fastslået:

- 1) at der er behov for betydelige investeringer i Vágur Lufthavn – både i selve landingsanlægget og i de tekniske faciliteter – og at de vurderede udgifter efter al sandsynlighed er større end den foreslåede nedkapitalisering af Investeringsfonden for Færøerne,
- 2) at den danske statskasse ikke betaler noget i forbindelse med den foreslåede løsning, men at statskassen opnår besparelser både i årlig drift og ved at slippe for forsømte anlægsinvesteringer og opdateringer af lufthavnen,
- 3) at en embedsmandsgruppe fra færøske og danske ministerier har stået for den foreslåede udbygning og den vurdering, der ligger til grund for lovforslaget om nedkapitalisering,
- 4) at ministeren ikke kan pege på noget fortilfælde i dansk forvaltningstradition for, at en myndighed, som overlader ejerskabet og forvaltningskompetencen på et område, hvor der findes et stort efterslæb, dispensationer og et negligeret investeringsbehov i henhold til gældende sikkerheds- og standardkrav, undgår at betale i forbindelse med overdragelsen,
- 5) at Investeringsfonden for Færøerne med den foreslåede nedkapitalisering vil være afskåret fra at finansiere andre store anlægsprojekter i Færøerne i overskuelig fremtid,
- 6) at investeringsfonden i 1992 indskød 200 mio. kr. i en anden fond (Finansieringsfonden af 1992), der skulle indskydes i den færøske bank, Sjóvinnubankin, og at disse penge blev afskrevet. Dette foregik uden Folketingets mellemkomst og uden lovændring,
- 7) at der ikke findes nogen formelle, tekniske eller politiske hindringer for, at man med henvisning til præcedens formelt stadfæster, at Investeringsfonden for Færøerne er under færøsk ejerskab og myndighed,
- 8) at der ikke har været politiske forhandlinger mellem de relevante fagministre på henholdsvis det økonomiske område og luftfartsområdet,
- 9) at der ikke har været politiske forhandlinger og dokumenterede forhandlinger mellem regeringen og landsstyret om den foreslåede løsning, men at sagen blot er drøftet i forbindelse med et møde mellem lagmanden og statsministeren den 4. april 2005 og i forbindelse med et uformelt såkaldt rigsmøde den 27. juni 2006.

Disse betydelige oplysninger er ikke blevet fremlagt eller analyseret i bemærkningerne til det foreliggende lovforslag. Alt peger på, at det foreliggende lovforslag er blevet lagt frem som et fait accompli, hvor et andet og mere værdigt resultat til fordel for færøske interesser er udelukket. Ingen ses tage ansvaret for, at et for Færøerne så dårligt resultat fremlægges. På Færøerne begrundes man resultatet med tidnød og med, at ingen bedre løsning kunne opnås i forståelse med danske myndigheder. I Danmark begrundes forslaget med, at det er et ønske fra færøske myndigheder. Dermed forsvinder ansvaret, og først senere vil konsekvenserne blive tydelige for den færøske offentlighed med deraf følgende kritik i bagklogskabens lys.

Derfor anbefaler mindretallet Folketinget at tage ansvaret for at vælge en saglig og anstændig løsning for investeringsfonden og Færøernes hidtil eneste lufthavn. Dette kan gøres ved at forkaste dette lovforslag og i stedet støtte et beslutningsforslag, som mindretallet vil fremsætte snarest muligt, om en værdig løsning på denne sag.

Siumut og Inuit Ataqatigiit var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

#### 4. Ændringsforslag med bemærkninger

##### Æ n d r i n g s f o r s l a g

Af *økonomi- og erhvervsministeren*, tiltrådt af et *flertal* (udvalget med undtagelse af TF):

##### Til § 2

1) Datoen »1. marts 2007« ændres til: »1. maj 2007«.

[Ændring af lovens ikrafttrædelsestidspunkt]

##### B e m æ r k n i n g e r

##### Til nr. 1

Det foreslås, at ikrafttrædelsestidspunktet udskydes til den 1. maj 2007, idet tilslutning fra Færøernes Lagting til lovændringen endnu ikke foreligger. Desuden muliggør det, at loven kan blive kundgjort i landsstyrets kundgørelsestidende for Færøerne, Kunngerðablaðið, forud for lovens ikrafttræden.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

*Joan Erlandsen (V) Britta Schall Holberg (V) Flemming Damgaard Larsen (V)*

*Pia Larsen (V) fmd. Ellen Trane Nørby (V) Søren Espersen (DF) Walter Christophersen (DF)*

*Christian Wedell-Neergaard (KF) Anfinn Kallsberg (FF) Frank Jensen (S) nfm.*

*Lene Hansen (S) Arne Toft (S) Ole Stavad (S) Niels Helveg Petersen (RV)*

*Kristen Touborg (SF) Line Barfod (EL) Høgni Hoydal (TF)*

Siumut og Inuit Ataqatigiit havde ikke medlemmer i udvalget.

##### Folketingets sammensætning

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	52	Enhedslisten (EL)	6
Socialdemokratiet (S)	47	Siumut (SIU)	1
Dansk Folkeparti (DF)	24	Tjóðveldisflokkurin (TF)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	18	Fólkaflokkurin (FF)	1
Det Radikale Venstre (RV)	17	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	11		

**Oversigt over bilag vedrørende L 121****Bilagsnr. Titel**

- 1 Høringsnotat fra økonomi- og erhvervsministeren
- 2 Tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
- 3 1. udkast til betænkning
- 4 Oversættelse af betænkning afgivet af Lagtingets Finansudvalg den 8. marts 2007 over forslag til rigslovsindstilling om ikrafttræden for Færøerne af »forslag til lov om ændring af lov om en investeringsfond for Færøerne m.v.«
- 5 Ændringsforslag fra økonomi- og erhvervsministeren

**Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 121****Spm.nr. Titel**

- 1 Spm. om, hvilke personer der repræsenterende hvilke myndigheder og faglig ekspertise har foretaget vurderingerne af investeringsbehovet og udarbejdet investeringsplanen, der danner baggrund for foreliggende forslag om en nedkapitalisering af Investeringsfonden for Færøerne, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå
- 2 Spm. om, hvilke høringer der er foretaget om forslaget blandt faglig ekspertise på luftfarts- og lufthavnsområdet – ud over dem, der er nævnt i bemærkningerne, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå
- 3 Spm., om der er indsendt forslag og bemærkninger fra faglige grupper eller eksperter om investeringsbehovet i Vágar Lufthavn, som ikke er medtaget i indstillingen, der ligger til grund for forslaget, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå
- 4 Spm. om fremsendelse til udvalget af alt skriftligt materiale og alternative vurderinger, der er udarbejdet i sagen, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå
- 5 Spm. om, hvilke investeringer den danske stat har foretaget i lufthavnsfaciliteterne i Færøerne de seneste 20 år, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå
- 6 Spm., om lufthavnen i Vágar har haft dispensation fra luftfartsmyndighederne med hensyn til visse krav til standard – i givet fald hvilke – og om der med den foreslåede udbygning fremdeles vil være behov for dispensation fra visse krav, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå
- 7 Spm. om, hvem der har haft ansvaret for lufthavnsfaciliteterne i Færøerne de seneste 20 år, og hvilke forslag og krav om forbedringer af faciliteterne – herunder indflyvningsteknologiske forbedringer – myndighederne har fremsat, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå

- 
- 8 Spm. om, hvorfor der ikke er foretaget forbedringer og investeringer i Vágar Lufthavn før dette forslag, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå
- 9 Spm. om, hvem der efter det færøske landsstyres overtagelse af anlægget vil have ansvaret for at tilse, at faciliteterne opfylder internationale krav, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå
- 10 Spm. om, hvad det koster i kroner og øre på den danske stats budget at overdrage lufthavnsanlægget i Vágar til det færøske landsstyre, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå
- 11 Spm., om der findes fortilfælde i dansk forvaltningstradition om, at en myndighed, som overlader ejerskabet og forvaltningskompetencen på et område, hvor der findes et stort efterslæb, dispensationer og et negligeret investeringsbehov i henhold til gældende sikkerheds- og standardkrav, undgår at betale i forbindelse med overdragelsen, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå
- 12 Spm. om der findes fortilfælde i dansk forvaltningstradition om, at en myndighed, som overlader ejerskabet og forvaltningskompetencen på et område, hvor der findes et stort efterslæb, dispensationer og et negligeret investeringsbehov i henhold til gældende sikkerheds- og standardkrav, samtidig er med til at fastsætte den investeringsplan, som den nye ejer og myndighed skal betale for, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå
- 13 Spm. om, hvornår, hvordan og fra hvem Statens Luftfartsvæsen overtog lufthavnsanlægget i Vágar, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå
- 14 Spm., om Investeringsfonden for Færøerne var tiltænkt at skulle halveres i sin fondskapital for at betale for statslige forpligtelser på Luftfartsområdet, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå
- 15 Spm., om det foreliggende forslag om nedkapitalisering af investeringsfonden vil have som konsekvens, at fonden har 365 mio. kr. mindre til investeringer i andre infrastrukturelle forbedringer på Færøerne, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå
- 16 Spm. om, hvorfor der ikke blev fremlagt lovforslag eller lovændringer i forbindelse med investeringsfondens indskud i den færøske bank, Sjóvinnubankin, i 1992, og i hvilket statsligt regi der dengang blev forhandlet om fondens muligheder for at sætte egenkapital i en færøsk bank, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå
- 17 Spm., om der med investeringfondens indskud i og senere afskrivning af 200 mio. kr. i Sjóvinnubankin i 1992 ikke er skabt præcedens for, at afgørelserne om fondens investeringer og nedskrivninger af sin egenkapital tages af fondens bestyrelse i samråd med færøske myndigheder – og uden Folketingets og den danske stats mellemkomst, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå
- 18 Spm. om, hvilke forhandlinger der har været på politisk plan mellem færøske og danske ministre om den foreslåede løsning for lufthavnen

- 
- i Vågar og om nedkapitalisering af Investeringsfonden for Færøerne, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå
- 19 Spm. om, på hvor mange møder og på hvilke tidspunkter den danske statsminister og den færøske lagmand har siddet ved forhandlingsbordet om den foreslåede løsning, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå
- 20 Spm. om, på hvor mange møder og på hvilke tidspunkter den danske økonomiminister og den færøske finansminister har siddet ved forhandlingsbordet om den foreslåede løsning, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå
- 21 Spm. om, på hvor mange møder og på hvilke tidspunkter den danske minister med ansvaret for luftfart og lufthavne og den færøske minister med ansvaret for luftfart og lufthavne har siddet ved forhandlingsbordet om den foreslåede løsning, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå
- 22 Spm. om, hvad der har været de færøske ønsker ved de politiske forhandlinger mellem ministre, og hvordan den foreslåede løsning korrelerer med de oprindelige færøske ønsker, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå
- 23 Spm., om der findes nogen formelle eller tekniske hindringer for, at Folketinget i henhold til den historiske baggrund beslutter at anerkende, at færøske myndigheder selv disponerer over Investeringsfonden for Færøerne, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå
- 24 Spm., om der findes nogle vægtige politiske argumenter, der taler imod, at Færøerne samtidig med en overtagelse af lufthavnsanlægget overtager det fulde ansvar for Investeringsfonden for Færøerne og dermed selv kan vælge en udbygningløsning for Lufthavnen i Vågar og selv vælge finansieringsformen, herunder investeringsfondens rolle som enten långiver eller finansieringsmulighed via nedkapitalisering, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå
- 25 Spm., om ministeren er enig i, at med overtagelse af et politisk og ejermæssigt ansvar følger også det økonomiske ansvar og retten til selv at træffe afgørelser, til økonomi- og erhvervsministeren, og ministerens svar herpå