



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 14. april 2020
J. nr. 2016-1188

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Europa-Kommissionen har den 20. marts 2020 truffet en ny afgørelse i statsstøttesagen vedrørende finansieringen af Femern Bælt-forbindelsen. Jeg vedlægger til udvalgets orientering Kommissionens afgørelse, der er udfærdiget på engelsk.

Kommissionens nye statsstøtteafgørelse kommer efter, at Retten ved Den Europæiske Unions Domstol ('Retten') den 13. december 2018 annullerede Kommissionens tidligere afgørelse vedrørende statsstøtte til Femern Bælt-forbindelsen (T-630/15 og T-631/15), for så vidt angik godkendelsen af finansieringen af kyst til kyst-forbindelsen (Femern A/S).

Kommissionen har herefter gennemført en såkaldt "formel undersøgelsesprocedure", hvor en række interesserede parter¹ og de danske myndigheder har afgivet bemærkninger.

Samlet set konkluderer Kommissionen:

1. Skatteforanstaltninger, jernbaneafgifter, tilrådighedsstillelse af statsejendom (havbunden og vådområder) og statsgarantier til derivattransaktioner udgør ikke statsstøtte omfattet af TEUF artikel 107, stk. 1.
2. Kapitaltilførsler, statsgarantier og statslån til Femern A/S udgør statsstøtte omfattet af TEUF artikel 107, stk. 1.
3. Denne statsstøtte kan – inden for de rammer, som Danmark har accepteret at overholde, jf. nedenfor – godkendes som forenelig med det indre marked.

Om det første punkt fastslår Kommissionen, at Femern A/S' indtægter ved jernbaneafgifter ikke udgør en selektiv fordel for Femern A/S (punkt 218), at Femern A/S ikke har opnået en reel fordel ved, at der i en periode var særlige skatteregler om underskudsfræmførsel og afskrivning for Femern A/S (punkt 219-227), at Femern A/S ikke har været stillet anderledes end andre selskaber, for så vidt angår reglerne om sambeskatning (punkt 228), og at Femern A/S

¹ Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung e.V., Danske Rederier, European Community Shipowners' Associations, Foreningen för Svensk Sjöfart, Naturschutzbund Deutschland (NABU) e.V., Rederi Aktiebolaget Nordö-Link, Rostock Port GmbH, Scandlines Danmark ApS og Scandlines Deutschland GmbH, Stena Line Scandinavia AB, Trelleborg Hamn AB og Verband Deutscher Reeder.



ikke opnår en selektiv fordel ved ikke at betale for brug af havbund og vandområder (punkt 229-232).

For så vidt angår Femern A/S' mulighed for at anvende statsgarantier til såkaldte derivattransaktioner², konkluderer Kommissionen, at den metode, som den danske regering har beskrevet, sikrer, at Femern A/S betaler markedspræmie for statsgarantier til derivattransaktioner, og at denne foranstaltning derfor ikke er statsstøtte til Femern A/S (punkt 214). Metoden går ud på, at Femern A/S indhenter to bindende tilbud fra mindst to forskellige private banker på to typer transaktioner med og uden statsgaranti og tovejs CSA-aftale. Hvis Femern A/S vælger transaktionen med støtteelementer (statsgaranti og tovejs CSA-aftale), skal Femern A/S betale forskellen mellem de to tilbud som en præmie til den danske stat. På alle disse punkter accepterer Kommissionen således i det hele den danske regerings synspunkter og afviser klagerens synspunkter.

Om det andet punkt fastslår Kommissionen, at Femern A/S udøver økonomisk aktivitet omfattet af TEUF artikel 107, stk. 1 (punkt 188-201), idet Femern A/S ikke udfører en myndighedsopgave og er en virksomhed i statsstøtteretlig kontekst. Kommissionen fremhæver i denne sammenhæng blandt andet, at Femern A/S vil levere tjenester på markedet for transport over Femern Bælt (punkt 193), at Femern A/S anlægger og driver forbindelsen som en økonomisk aktør styret af en "økonomisk logik" (punkt 194), at Femern A/S kan indføre rabatordninger (punkt 197), og at Femern A/S i medfør af traktaten mellem Danmark og Tyskland, artikel 6, stk. 2, skal udføre virksomhed i overensstemmelse med almindelige forretningsprincipper (punkt 197).

For så vidt angår Femern A/S' informationsaktiviteter, konkluderer Kommissionen, at disse aktiviteter også er omfattet af Femern A/S' økonomiske aktiviteter, da aktiviteterne bidrager til den økonomiske aktivitet (afgørelsens punkt 201).

I denne del af afgørelsen afviser Kommissionen således samlet set den danske regerings principielle synspunkt om, at Femern A/S slet ikke er omfattet af statsstøttereglerne, eller i det mindste ikke omfattes af statsstøttereglerne, inden Femern Bælt-forbindelsen går i drift.

Kommissionen fastslår endvidere, at det nu kan konstateres, at "en del af" de statslige genudlån, der blev tildelt Femern A/S i november/december 2018, har været iværksat ulovligt (punkt 265). Det skyldes, at Retten – efter at lånene blev tildelt – den 13. december 2018 annullerede Kommissionens tidligere statsstøttegodkendelse fra 2015, og at Kommissionen i afgørelsen af 20. marts 2020 nu har fastslået, at Femern A/S er omfattet af statsstøttereglerne.

² Et derivat er et finansielt produkt bestående af en tovejsforpligtelse, der har en markedsverdi på nul på tidspunktet for kontraktens indgåelse. Efterhånden som tiden går, kan markedsverdien ændre sig til fordel for den ene part (og til skade for den anden part) afhængig af for eksempel ændringer i rentesatserne (afgørelsens punkt 211). Et derivat kan f.eks. være et rente- eller valutaswap.



Om det tredje punkt fastslår Kommissionen, at statsstøtten til Femern A/S er forenelig med det indre marked, idet projektet er et vigtigt projekt af fælleseuropæisk interesse omfattet af TEUF artikel 107, stk. 3, litra b (punkt 269-286), og idet støtten til Femern A/S skal karakteriseres som investeringsstøtte (punkt 287-296). På disse punkter bekræfter Kommissionen således den danske regerings synspunkter og afviser klagerne.

Kommissionen fastslår endvidere, at støtten er nødvendig (punkt 297-313), og at støtten er proportional (punkt 314-354).

I denne sammenhæng lægger Kommissionen især vægt på, at den danske regering har forpligtet sig til at sikre:

- At statsstøtten til Femern A/S ikke overstiger 69,3 mia. kr. ("maximum guaranteed amount") (punkt 348), og at Femern A/S ikke modtager statsstøtte efter det 16. driftsår ("maximum guaranteed period") (punkt 349).
- At den danske regering har forpligtet sig til at opkræve en 2 pct. provision for statsgarantier og statslån i stedet for den tidligere forudsatte provision på 0,15 pct.

I modsætning til, hvad Scandlines har gjort gældende, konkluderer Kommissionen om støtteforanstaltningerne, at de udgør det rette politiske instrument til at tjene formålet med projektet (punkt 355-356), og at de negative konsekvenser af støtteforanstaltningen i form af fordrejning af konkurrencen og påvirkning af samhandelen mellem medlemsstaterne er begrænsede og opvejes af støttens positive virkninger i kraft af bidraget til målet af fælleseuropæisk interesse (punkt 357-369).

I denne sammenhæng fremhæver Kommissionen, at i tilfælde af, at Scandlines' færgedrift vil fortsætte efter åbning af forbindelsen, som Scandlines påstår, så vil den faste forbindelse over Femern Bælt medvirke til at bryde Scandlines' monopol og dermed skabe et mere konkurrencedygtigt marked.

Jeg vil nu sikre, at afgørelsens vilkår overholdes.

Kommissionens afgørelse kan indbringes for Retten af både den danske regering og af eventuelle klager, der har søgsmålskompetence.

Med venlig hilsen


Benny Engelbrecht