



Europaudvalget
Transportudvalget
Folketinget

Dato 7. oktober 2020
J. nr. 2020-6832

Intervention og afgivelse af indlæg i Rettens sag T-390/20, Scandlines Danmark ApS og Scandlines Deutschland GmbH mod Kommissionen, og i Rettens sag T-391/20, Stena Line Scandinavia AB mod Kommissionen

Scandlines Danmark ApS og Scandlines Deutschland GmbH (herefter 'Scandlines') og Stena Line Scandinavia AB (herefter 'Stena Line') har den 17. juni 2020 anlagt sag mod Europa-Kommissionen ved Retten ved Den Europæiske Unions Domstol ('Retten') med påstand om, at Kommissionens statsstøtteafgørelse af 20. marts 2020 vedrørende finansieringen af Femern Bælt-projektet annulleres.¹ Der er tale om samme Kommissionsafgørelse, som regeringen indbragte dele af for Retten ved stævning af Kommissionen af 2. juni 2020.

1 SAGENS FAKTISKE OMSTÆNDIGHEDER OG JURIDISKE PROBLEMTILLINGER

Kommissionsafgørelsen² er truffet efter, at Retten den 13. december 2018 annullerede Kommissionens tidligere afgørelse af 23. juli 2015 vedrørende statsstøtte til Femern Bælt-forbindelsen (T-630/15³ og T-631/15⁴), for så vidt angik godkendelsen af finansieringen af kyst til kyst-forbindelsen (Femern A/S). Kommissionen gennemførte herefter en såkaldt "formel undersøgelsesprocedure", hvor en række interesserede parter⁵ og de danske myndigheder afgav bemærkninger.

¹ Resumé af de to stævninger er offentliggjort i Den Europæiske Unions Tidende, C 279/45, 24.8.2020 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:62020TNO390&from=DA>) og C 279/46, 24.8.2020 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:62020TNO391&from=DA>).

² Commission Decision of 20.3.2020 on the State aid SA.39078 – 2019/C (ex 2014/N) which Denmark implemented for Femern A/S (https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases1/202016/280910_2147483_492_2.pdf).

³

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=209013&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=18157765>.

⁴

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=209017&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=18157847>.

⁵ 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.



I den anfægtede afgørelse af 20. marts 2020 konkluderer Kommissionen samlet set:

1. Skatteforanstaltninger, jernbaneangifter, 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.

Regeringen indbragte som anført Kommissionens statsstøtteafgørelse for Retten med henblik på annullation af den del af afgørelsen, hvor Kommissionen fastslår, at kapitaltilførsler, statsgarantier og statslån til Femern A/S udgør statsstøtte omfattet af TEUF artikel 107, stk. 1 (det andet punkt).⁶

Om det tredje punkt ovenfor 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, og idet støtten til Femern A/S skal karakteriseres som *investeringsstøtte*. Kommissionen fastslår endvidere, at støtten er nødvendig, og at støtten er proportional. I denne sammenhæng lægger Kommissionen især vægt på, at regeringen har forpligtet sig til at sikre:

- At Femern A/S ikke optager statslån eller lån med statsgaranti, der tilsammen overstiger et beløb i løbende priser på 69,3 mia. kr., og at Femern A/S ikke må have subsidierede lån/garantier efter det 16. driftsår.
- At den danske regering opkræver en 2 pct. provision for statsgarantier og statslån i stedet for den tidligere forudsatte provision på 0,15 pct.

Det er dette tredje punkt, som Scandlines' hhv. Stena Lines stævning af 17. juni 2020 primært vedrører. I stævningerne gør Scandlines hhv. Stena Line – til støtte for, at statsstøttegodkendelsen skal annulleres – to overordnede anbringender gældende:

1. Kommissionen begik en fejl, da den klassificerede statsstøtten til Femern A/S som *ad hoc-støtte ydet i henhold til projekteringsloven og anlægs- og driftsloven*, idet hvert statslån og hver statsgaranti ifølge Scandlines og Stena Line burde udgøre en særskilt ad hoc-støtteforanstaltning, der skal anmeldes individuelt til Kommissionen, når vilkårene for hvert statslån og hver statsgaranti er aftalt mellem Femern A/S og de danske myndigheder.

⁶ Se Transport- og Boligministeriets notat af 26. maj 2020 til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Europaudvalg: <https://www.ft.dk/samling/20191/almdel/EUU/bilag/699/2201561.pdf>. Sagen er registreret ved Retten som sag T-364/20, Danmark mod Kommissionen: <https://www.ft.dk/samling/20191/almdel/TRU/bilag/379/2202099.pdf>.



2. Kommissionen begik en fejl, da den fastslog, at statsstøtten til Femern A/S er *forenelig med det indre marked* og dermed kunne godkendes i henhold til TEUF artikel 107, stk. 3, litra b.

2 REGERINGENS INTERESSE I SAGEN

Regeringen har som anført anfægtet Kommissionens konklusion om, at Femern A/S er omfattet af EU's statsstøtteregler, hvorimod regeringen ikke har anfægtet konklusionen om, at statsstøtten kan godkendes som forenelig med det indre marked. Det er denne del af afgørelsen, som Scandlines og Stena Line primært anfægter.

Regeringen er enig med Kommissionen i, at hvis Femern A/S er omfattet af statsstøttereglerne, så er de foranstaltninger, som ydes til Femern A/S til finansieringen af kyst til kyst-forbindelsen, forenelig med det indre marked, jf. TEUF artikel 107, stk. 3, litra b. Femern Bælt-projektet er et vigtigt projekt af fælleseuropæisk interesse, og projektets positive virkninger opvejer klart potentielle konkurrencefordrejninger. Endvidere har de danske myndigheder accepteret at foretage en række ændringer i projektets finansieringsstruktur, således at foranstaltningerne er forholdsmæssige.

Dansk intervention i sagen til støtte for Kommissionen giver regeringen mulighed for at styrke Kommissionens forsvar for afgørelsens lovlighed. Navnlig har regeringen mulighed for at støtte Kommissionen i, at de finansielle forudsætninger, som regeringen har notificeret, og som danner grundlag for godkendelsen, er korrekte. Regeringen kan endvidere supplere og korrigere eventuelle faktuelle oplysninger i sagen, således at det sikres, at Retten får et korrekt billede af sagens baggrund og faktum.

Derudover har den danske stat en væsentlig interesse i, at Retten ikke annullerer Kommissionens afgørelse på de punkter, som Scandlines og Stena Line har anfægtet, da der i så fald vil kunne opstå betydelig risiko for, at projektet forsinkes eller fordyres endnu mere, end det i forvejen er blevet som konsekvens af de retssager, som Scandlines og Stena Line har anlagt ved danske og tyske domstole og ved EU's domstole.