



Transportudvalget
Folketinget
Christiansborg
1240 København K

Dato
20. oktober 2020

Vedr.: Samling 2020-21 Alm. Del bilag 11: Orientering om intervention i Scandlines og Stena Lines stævninger af Kommissionen i forbindelse med Femern Bælt forbindelse, fra transportministeren

<https://www.ft.dk/samling/20201/almdei/TRU/bilag/11/2261313/index.htm>

Kære Transportudvalg

Scandlines finder det desværre nødvendigt at supplere en redegørelse fra Transportministeren. Således skriver ministeriet i sin orientering til Transportudvalget:

”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.”

Scandlines har den 17. juni 2020 appelleret Kommissionens godkendelse af statsstøtte til Femern-projektet. Scandlines er som udgangspunkt ikke imod statsstøtte til Femern-projektet. Det er dog væsentligt, at denne støtte er transparent, godkendt og begrænset.

De væsentligste bevæggrunde til, at Scandlines har valgt at appellere er:

- Regeringen meldte den 26. maj 2020 ud, at man havde besluttet at appellere godkendelsen, fordi regeringen er af den opfattelse, at Femern A/S ikke udøver 'økonomisk aktivitet' omfattet af EU's statsstøtteregler.
- Godkendelsen fra 2020 retter på mange områder op på den meget mangelfulde godkendelse, som Kommissionen gav i 2015. Den strider dog stadigvæk mod EU's statsstøttelovgivning og mod, at domstolen i 2018 slog fast, at Femern A/S til eksempel alene må modtage statsstøtte, indtil selskabet kan operere på markedsbaserede vilkår.
- På trods af indsigelser siden 2012 arbejder det statsejede selskab Femern A/S fortsat med en anlægsplan, der væsentligt forringer adgangsvejene til Puttgarden havn. Det er ikke lovligt at bruge statsstøttemidler til at nedgradere en konkurrents adgang til et marked. På dansk side har vi fundet en god løsning takket være politisk intervention.
- I april 2019 blokerede Transportministeriet for, at Scandlines kunne ansøge om EU-midler til vores zero emission projekt (Capacity Upgrade for Sustainable Traffic Machines).

Hvad angår de massive, realiserede forsinkelser for tunnelprojektet, ville det klæde Transportministeriet og Femern A/S med lidt selvkritik. Det er således ikke Scandlines, der har fejlvurderet byggefasen og måttet lægge to år til projektet, ligesom det heller ikke er Scandlines, der har undladt at indlevere helt åbenlyst centrale vandmiljørapporter i den tyske miljøproces, så høringerne måtte gå om.

Det er korrekt, at Scandlines, som privat operatør af kritisk infrastruktur, har måttet og fortsat må forsvare sine rettigheder, da vi ønsker en fair behandling i konkurrence med statens virksomhed. Dette har desværre vist sig særdeles nødvendigt.

Vi står naturligvis til rådighed for Transportudvalget og redegør gerne for vores retssager over for Transportministeriet og Femern projektet samt for vores ambitiøse grønne agenda.

Med venlig hilsen
Scandlines Danmark ApS



Søren Poulsgaard Jensen
CEO