



Finansiell Analyse af Femern Bælt-forbindelsen, november 2020

1. Status for Femern Bælt-projektet

I Danmark blev Femern Bælt-projektet besluttet i 2015, da Folketinget vedtog anlægs- og driftsloven og dermed godkendte den danske del af byggeriet. I november 2019 blev anlægsfasen indledt med entreprenørkonsortiet Fehmarn Belt Contractors (FBC) etablering af arbejdshavnen ved Rødbyhavn. Etableringen af arbejdshavnen er det første store og centrale skridt i anlæggelsen af Femern Bælt-tunnelen og en forudsætning for at anlægge tunnelementfabrikken mv.

Næste store fase af byggeriet er sat i gang med aktivering af de store anlægskontrakter med entreprenørkonsortiet Femern Link Contractors (FLC) i henhold til den politiske aftale, som forligskredsen bag Femern Bælt-projektet indgik den 23. april 2020.¹ Hele det planlagte byggeprogram på godt 26 mia. kr. (2015-priser) i de indgåede kontrakter med FLC sættes i udgangspunktet i gang på dansk side primo 2021. Den faste forbindelse forudsættes på den baggrund at åbne medio 2029, jf. den politiske aftale af 23. april 2020.

Klagerne mod den tyske myndighedsgodkendelse af Femern Bælt-projektet blev som planlagt behandlet i de mundtlige retsmøder ved Forbundsforvaltningsdomstolen i Leipzig i perioden 22. september – 6. oktober 2020.

Forbundsforvaltningsdomstolen afsagde den 3. november 2020 dom i klagesagerne mod den tyske myndighedsgodkendelse. Forbundsforvaltningsdomstolen afviste alle klager mod myndighedsgodkendelsen. Dermed kan byggeriet igangsættes på tysk side.

Det forudsættes, at forbindelsen åbner for trafik medio 2029. Mulighederne for at optimere tidsplanen vurderes løbende.

Femern A/S vurderer løbende projektets samlede tidsplan og økonomi i forhold til blandt andet konsekvenserne af Corona-pandemien.

I marts 2020 meddelte Europa-Kommissionen, at den har truffet afgørelse i sagen om godkendelse af statsgarantimodellen for Femern Bælt-projektet. Denne afgørelse er implementeret i nærværende finansielle analyse.

¹ Jf. pressemeddelelse fra Transport- og Boligministeriet den 24. april 2020. Link: <https://trm.dk/nyheder/2020/anlaegsarbejdet-paa-tunnelen-under-femern-baelt-saettes-i-gang/>

2. Implementering af Europa-Kommissionens statsstøtteafgørelse

Den 13. december 2018 afsagde EU-retten domme i to sager anlagt af rederierne Scandlines og Stena Line vedr. Europa-Kommissionens godkendelse af finansieringsmodellen for Femern Bælt-projektet fra 2015. EU-Retten konkluderede i sine domme, at Kommissionen burde have indledt en formel undersøgelsesprocedure, før den godkendte statsstøtten til Femern A/S.²

Som konsekvens af dommene skulle Kommissionen træffe en ny afgørelse. Den 20. marts 2020 meddelte Kommissionen, at den havde truffet afgørelse i sagen om godkendelse af statsstøtte vedrørende finansiering af Femern Bælt-forbindelsen.³ Med afgørelsen blev en justeret statsstøttemodel for projektet godkendt.

Den danske regering har i juni 2020 besluttet at anfægte dele af Kommissionens afgørelse ved EU's domstole. Regeringen har oplyst, at man alene ønsker at anfægte den del af afgørelsen, hvorved Kommissionen fastslår, at Femern A/S udøver økonomisk aktivitet og dermed er omfattet af statsstøttereglerne.⁴

Regeringen anfægter ikke de dele af Kommissionens afgørelse, hvor Kommissionen konkluderer, at en række foranstaltninger *ikke* udgør statsstøtte, og hvor Kommissionen konkluderer, at støtten til Femern A/S erklæres for forenelig med det indre marked.

Søgsmålet vil ikke have opsættende virkning for godkendelsen, der vil være i kraft, så længe sagen verserer.

Scandlines og Stena Line har indbragt Kommissionens afgørelse af 20. marts 2020 til EU-Retten. Rederierne har endvidere indbragt EU-Rettens domme af 13. december 2018 til EU-Domstolen vedrørende spørgsmålet om, hvorvidt støtten til A/S Femern Landanlæg udgør statsstøtte.

Femern A/S har analyseret indholdet og konsekvenserne af afgørelsen i samarbejde med Kammeradvokaten og eksterne finansielle rådgivere. Kommissionens nye afgørelse giver mulighed for at anvende statsgarantimodellen til finansiering af Femern Bælt-forbindelsen, dog med betingelser for projektets finansiering, der i hovedtræk indebærer:

² Jf. pressemeddelelse fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet den 18. december 2018. Link: <https://trm.dk/nyheder/2018/eu-rettens-domme-om-femern-baelt-projektet/>

³ Jf. pressemeddelelse fra Europa-Kommissionen af 20. marts 2020: Statsstøtte: Kommissionen godkender Dansk offentlig finansiering af den faste forbindelse over Femern Bælt. Link: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_20_501

⁴ Jf. notat til Folketingets Transportudvalg fra transportministeren af 26. maj 2020: Anfægtelse af dele af Kommissionens afgørelse i statsstøttesag SA.39078 – Danmark – Finansiering af den faste forbindelse over Femern Bælt. <https://www.ft.dk/samling/20191/almindel/TRU/bilag/379/2202099/index.htm>

- Garantiperioden, i hvilken statsgarantien kan anvendes, begrænses til planlægnings- og anlægsfasen af Femern-forbindelsen (kyst til kyst) samt maksimalt 16 driftsår efter åbning
- Der indføres et loft over, hvor stor en del af anlægsgælden der kan finansieres med statsgarantier på 69,3 mia. kr. (løbende priser)
- Femern A/S forpligtes til at betale en årlig garantiprovision på 2 pct. for statsgaranterede lån eller statslån

Beregningerne af den maksimale statsstøtte til projektet er baseret på en række forudsætninger, som Kommissionen har lagt til grund for sin afgørelse.⁵

Femern A/S har efter dialog med Transport- og Boligministeriet implementeret den justerede statsgarantimodel i selskabets finansielle beregninger, bestående af fire hovedelementer, som danner grundlag for en opdateret beregning af projektets tilbagebetalingstid:⁶

1) Adskillelse mellem kyst til kyst-projektet og danske landanlæg

Hidtil har kyst til kyst-projektet og de danske landanlæg finansielt set været betragtet samlet med en samlet tilbagebetalingstid. Kommissionens statsstøtteafgørelse vedrører alene kyst til kyst-projektet, idet statsgarantien til de danske landanlæg ikke anses for statsstøtte, jf. EU-Rettens domme fra december 2018.⁷ Det betyder, at der i afgørelsen skelnes mellem håndteringen af gæld og garantier til henholdsvis Femern A/S og A/S Femern Landanlæg.

Den opdaterede finansielle analyse afspejler opdelingen i Kommissionens afgørelse, således at Femern A/S' forpligtelse til at finansiere de danske landanlæg adskilles fra finansieringen af kyst til kyst-projektet. Det betyder i praksis, at tilbagebetalingstiden opgøres separat for de to projekter og ikke som hidtil samlet.

2) Anlægslovens budgetramme som grundlag for garantimodellen

I statsstøtteberegningerne er der taget udgangspunkt i den samlede økonomiske ramme for kyst til kyst-forbindelsen på 55,1 mia. kr. (2015-prisniveau) i anlægsloven fra 2015.

⁵ De af Kommissionen anvendte forudsætninger vedrører alene grundlaget for statsstøtteafgørelsen. Den finansielle analyse implementerer de relevante betingelser for anvendelsen af statsgarantimodellen, som er indeholdt i Kommissionens afgørelse.

⁶ Transportministeren har den 21. april 2020 fremsendt en instruks til Femern A/S vedr. implementeringen af Kommissionens afgørelse.

⁷ Jf. pressemeddelelse fra Europa-Kommissionen af 20. marts 2020: Statsstøtte: Kommissionen godkender Dansk offentlig finansiering af den faste forbindelse over Femern Bælt. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/da/ip_20_501

Statsgarantiperiodens længde er således knyttet til anvendelsen af anlægslovens fulde økonomiske ramme, der som følge heraf er anvendt som basisforudsætning i de opdaterede finansielle beregninger.⁸

Femern A/S opstillede i 2016 på baggrund af endelige tilbud fra entreprenørerne på projektets fire store tunnelkontrakter et anlægsbudget for kyst til kyst-forbindelsen på 52,6 mia. kr. (2015-prisniveau).⁹ Anlægsbudgettet indeholder reserver på 7,3 mia. kr. i overensstemmelse med anbefalingerne fra revisionsvirksomheden EY's eksterne kvalitetssikring af projektets risici og reserver.

Anlægsbudgettet på 52,6 mia. kr. udgør fortsat Femern A/S' styrings- og rapporteringsgrundlag. Femern A/S overvåger løbende udviklingen i projektets samlede risikobillede. Der har hidtil ikke været konkrete tendenser i selskabets risikoregister, som har indikeret, at det kan blive nødvendigt at udnytte den fulde økonomiske ramme i anlægsloven.

3) Betaling af garantiprovision på statsgaranterede lån

Den justerede garantimodel indeholder en betingelse om, at Femern A/S med virkning fra 1. januar 2019 skal betale en garantiprovision på 2 pct. på al låntagning med statsstøtte i garantiperioden. Hidtil har garantiprovisionen været på 0,15 pct. Implementeringen af statsgarantimodellen er håndteret ved, at der i det interne såvel som det eksterne regnskab er henlagt midler til betalingen af garantiprovisionen.

4) Rapportering om anvendelse af statsgarantimodellen

Femern A/S vil løbende afrapportere om selskabets efterlevelse af statsstøtteafgørelsen med henblik på at dokumentere, at der ikke sker ulovlig statsstøtte til anlæg og drift af Femern Bælt-forbindelsen. Der vil som led heri blive udarbejdet en årlig opgørelse til Transport- og Boligministeriet over selskabets cash flow, som efterfølgende vil tilgå Europa-Kommissionen, jf. betingelserne i statsstøtteafgørelsen.

⁸ Den justerede statsgarantimodel indeholder en genberegningsmekanisme, der tager højde for et scenarie, hvor den samlede økonomiske ramme i anlægsloven ikke udnyttes fuldt ud.

⁹ Finansiell analyse af Femern Bælt-forbindelsen inkl. danske landanlæg, Femern A/S, februar 2016. Link: <https://femern.com/~media/Documents/2016/DA/Finansiell-analyse-2016.pdf?la=de>

3. Gennemgang af finansielle parametre i den finansielle analyse

På baggrund af implementeringen af statsstøtteafgørelsen samt i lyset af projektets finansielle udvikling har Femern A/S foretaget en gennemgang af de væsentlige økonomiske parametre. De vigtigste basisforudsætninger i projektøkonomien fremgår af tabel 1 nedenfor.

Tabel 1: Basisforudsætninger og tilbagebetalingstid for kyst til kyst-forbindelsen (2015-priser)		
	Hidtidige forudsætninger	Nuværende forudsætninger
Anlægsomkostninger	52,6 mia. kr.	55,1 mia. kr.
- Heraf reserveramme	7,3 mia. kr.	7,3 + 2,5 mia. kr.
Periode med statsgaranti	55 år	16 år (kyst til kyst)
Finansieringsomkostninger	3,0 pct. realrente	Danmarks Konvergensprogram + garantiprovision
Betalinger til A/S Femern Landanlæg	Udbytte	Garantiprovision + udbytte efter gældfrihed
EU-støtte i anlægsfasen	10 pct. / 5,0 mia. kr.	10 pct. / 5,0 mia. kr.
<u>Trafikindtægter</u>		
Trafikprognose	Opdateret trafikprognose fra 2014, 25 pct. takstreduktion på Storebælt	Opdateret trafikprognose fra 2014, 25 pct. takstreduktion på Storebælt
Jernbanebetaling	400 mio. kr. p.a.	400 mio. kr. p.a.
Drift, vedligehold og reinvesteringer	478 mio. kr. p.a.	478 mio. kr. p.a.
Åbningstidspunkt	Ultimo 2028	Medio 2029
Tilbagebetalingstid kyst til kyst	27 år	28 år
Tilbagebetalingstid landanlæg	9 år¹	8 år
Tilbagebetalingstid samlet	36 år	28 år

Note 1: Det har hidtil beregningsteknisk været forudsat, at landanlæg tilbagebetales via udbyttebetaling fra Femern A/S efter afvikling af gælden i kyst til kyst-projektet. På baggrund af statsstøttegodkendelsen sker tilbagebetalingen parallelt.

4. Anlægsomkostninger og reserveramme

Anlægsbudgettet for Femern Bælt-projektet udgøres af en række større og mindre kontrakter samt udgifter til projektforbereelse mv., jf. tabel 2 nedenfor. Anlægsbudgettet, der er opgjort til 52,6 mia. kr. (2015-priser), indeholder reserver på 7,3 mia. kr. i overensstemmelse med anbefalingerne fra EY's eksterne kvalitetssikring af projektets risici og reserver. Den samlede økonomiske ramme i anlægsloven er 55,1 mia. kr. (2015-priser).

Tabel 2: Anlægsbudget og reserver for kyst til kyst-forbindelsen

Hovedaktivitetsområder	Mia. kr. (2015-prisniveau)
FLC-kontrakter (tunnel samt portal & ramper)	25,2
FBC-kontrakt (arbejdshavn og udgravning)	4,2
Elektriske & mekaniske installationer samt jernbane	5,6
Øvrige kontrakter og projektforbereelse mv.	10,2
Reserver	7,3 ¹⁾
Anlægsbudget	52,6
Ekstra reserve, jf. anlægsloven	+2,5
Samlet økonomisk ramme i anlægsloven	55,1

Anm.: Medio 2020 udgør den ikke-disponerede del af reserverammen på 7,3 mia. kr. ca. 80 pct.

De fire store tunnelkontrakter, der udgør hovedparten af anlægsomkostningerne, blev indgået i 2016 som fastpriskontrakter med entreprenørkonsortierne Femern Link Contractors (FLC) og Fehmarn Belt Contractors (FBC). Igangsættelsen af arbejdet under kontrakterne, der følger af de politiske aftaler af 26. marts 2019 og 23. april 2020, er hidtil sket i overensstemmelse med de forudsætninger, der er lagt til grund i anlægsbudgettet.

Igangsættelse af tunnelkontrakterne giver en høj grad af sikkerhed og kontraktuel klarhed for såvel Femern A/S som entreprenørerne. Det fulde byggeprogram vil blive gennemført på et robust og gennemarbejdet styringsgrundlag. Eventuelle tvister samt ændringer i entreprenørernes arbejder som følge af danske og tyske myndighedskrav mv. håndteres på normal vis via fastlagte procedurer i kontraktgrundlaget.

En anden hovedpost i anlægsbudgettet udgøres af kontrakterne for tunnelens elektriske og mekaniske installationer samt jernbanen. Udbuddet af hovedkontrakten for elektriske og mekaniske installationer og kontrakten vedr. hovedtransformerstationen øst for Rødbyhavn forberedes med henblik på endelig kontraktindgåelse i 2022.

Femern A/S har i 2019 gennemført en analyse af markedet for installationer og har i den forbindelse afholdt sonderende drøftelser med en række potentielle tilbudsgivere. På den baggrund er det vurderingen, at de priser, som er lagt til grund i anlægsbudgettet, fortsat er realistiske.

Kyst til kyst-projektet rummer også en række mindre kontrakter, der indgås løbende i takt med projektets udvikling. Femern A/S har de senere år gennemført et omfattende bygge- og byggeprogram i produktionsområdet ved Rødbyhavn. Byggemodningsopgaverne, der er

udbudt i en række separate, mindre fagentrepriser, er gennemført i overensstemmelse med forudsætningerne i anlægsbudgettet.

Femern A/S vil i de kommende år løbende udbyde et antal mindre kontrakter, som understøtter gennemførelsen af de store anlægskontrakter. De økonomiske forudsætninger for de resterende udbud af mindre kontrakter er uændret.

Der er afsat beløb i reserven på 7,3 mia. kr. til håndtering af den tyske godkendelsesproces samt til imødegåelse af risikoen for uforudsete begivenheder relateret til forberedelsen og gennemførelsen af anlægsfasen.

Efter 1. halvår 2020 er hovedparten af reserven fortsat disponibel, herunder med en ufordelt andel. Projektets overordnede risikobillede evalueres løbende i takt med projektets udvikling.

5. Finansieringsomkostninger

Der har i de finansielle beregninger hidtil været anvendt en forudsætning om en finansieringsomkostning på 3 pct. i realrente for alle år, indtil Femern Bælt-forbindelsen er tilbagebetalt. De faktiske finansieringsomkostninger er væsentligt lavere.

Danmarks Konvergensprogram er regeringens (Finansministeriets) årlige økonomiske rapportering til EU, der blandt andet indeholder en fremskrivning af den 10-årige danske statsobligationsrente.¹⁰ Ved at lægge konvergensprogrammet til grund anvendes den danske stats officielle renteskøn som grundlag for beregningen af selskabets finansieringsomkostninger.

I konvergensprogrammet for 2019 forudsættes den 10-årige nominelle statsobligationsrente at stige fra -0,3 pct. i 2020 til 4,5 pct. i 2040 og er herefter konstant. Det svarer til en realrente på ca. 1,5 pct. i gennemsnit frem til 2057, hvor gælden i Femern A/S forudsættes afviklet, det vil sige 28 år efter åbningen af Femern Bælt-tunnelen.

Beregningen af de samlede finansieringsomkostninger for kyst til kyst-projektet er foretaget med udgangspunkt i rentefremskrivningen i konvergensprogrammet år for år i perioden 2020-2057, betalingen af garantiprovision og markedstillæg samt forventninger til den kommende inflation.

Realrente

Størstedelen af den samlede låntagning til projektet vil foregå under anlægsbyggeriets udførelse i perioden 2020-2029, hvor renten ifølge Danmarks Konvergensprogram forudses at være lav. Anvendelsen af Konvergensprogrammets mere nuancerede renteforudsætning er

¹⁰ Danmarks Konvergensprogram blev i seneste fulde version i 2019 fremlagt af Økonomi- og Indenrigsministeriet.

en væsentlig årsag til, at det samlede Femern Bælt-projekt inkl. de danske landanlæg er tilbagebetalt 28 år efter åbningen.

Femern A/S foretager løbende renteafdækning af den fremtidige låntagning til finansiering af projektet. Sammen med Sund & Bælt undersøges de konkrete muligheder for at finansiere den fremtidige låntagning til en favorabel rente, eksempelvis gennem brug af finansielle instrumenter. Der er indledt en dialog med Finansministeriet og Nationalbanken med henblik på at afdække de nærmere muligheder og vilkår herfor. For at illustrere de potentielle effekter ved finansiering af den fremtidige låntagning på det aktuelt lave renteniveau er der foretaget en følsomhedsberegning heraf, jf. afsnit 10 nedenfor.

Garantiprovision

A/S Femern Landanlæg oplyser, at betalingen af garantiprovision til selskabet fra 1. januar 2019 betyder, at de danske landanlæg under de nuværende forudsætninger vil være tilbagebetalt 8 år efter åbning af tunnelen, det vil sige i 2037.

Når de danske landanlæg er tilbagebetalt, vil der skulle tages stilling til håndteringen af provenuet fra garantiprovisionen, der vil skulle betales af Femern A/S på låntagning med statsgaranti frem til garantiperiodens udløb. Der vil til den tid være en række handlemuligheder, som vil skulle undersøges og vurderes nærmere, herunder muligheden for, at Femern A/S optager lån uden statsgaranti, når tilbagebetalingen af de danske landanlæg er afsluttet.

Efter garantiperiodens ophør forudsættes det, at der vil skulle betales et tillæg for optagelse af lån uden statsgaranti, som afspejler renteniveauet på det frie kapitalmarked. Markedstillæggets størrelse er forbundet med usikkerhed og vil afhænge af projektets kreditvurdering, generelle markedsforhold mv. Af forsigtighedshensyn er det forudsat, at dette tillæg vil udgøre 2 pct. i hele tilbagebetalingsperioden, det vil sige helt frem til 2057.

Samlet set må forudsætningerne vedrørende Femern Bælt-projektets finansieringsomkostninger, herunder den anvendte renteforudsætning, anses for at være baseret på et forsigtigt grundlag. Således antages renten i Konvergensprogrammet på sigt at stige til et niveau, der er væsentligt højere end de senere års realiserede renter. Hertil forekommer forudsætningen om betaling af et markedstillæg på 2 pct. at være baseret på et konservativt skøn.

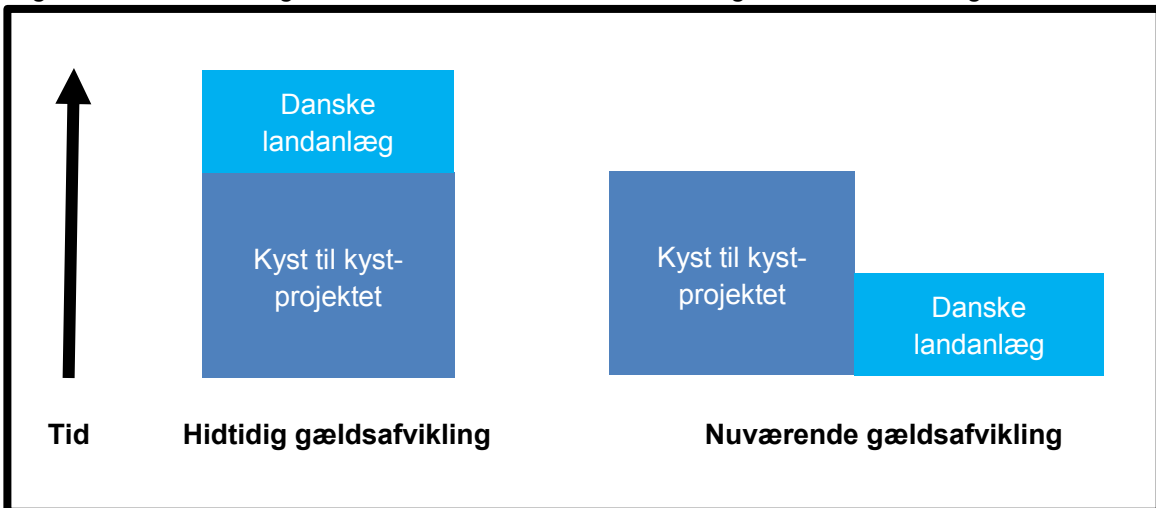
6. Betalinger til A/S Femern Landanlæg

Det har hidtil været forudsat, at gælden i A/S Femern Landanlæg først ville blive afviklet via betaling af udbytte fra Femern A/S *efter* kyst til kyst-projektet var tilbagebetalt, hvilket gav en samlet tilbagebetalingstid på 36 år i den seneste finansielle analyse.

Idet gælden i A/S Femern Landanlæg med den justerede statsgarantimodel fremadrettet afvikles løbende via Femern A/S' betaling af garantiprovision vil det samlede projekt være tilbagebetalt, når kyst til kyst-projektet er gældfrit 28 år efter åbningen. A/S Femern Landanlæg oplyser, at finansieringen af de danske landanlæg gennem Femern A/S' løbende betaling af

garantiprovision betyder, at anlægsgælden i A/S Femern Landanlæg vil være afviklet 8 år efter tunnelens åbning. Forskellen mellem det hidtidige sekventielle og det nuværende parallelle gældsafviklingsforløb er illustreret i figur 1 nedenfor.

Figur 1: Gældsafviklingsforløb for Femern Bælt-tunnelen og danske landanlæg



7. EU-støtte i anlægsfasen

Femern Bælt-forbindelsens kyst til kyst-del er tildelt støtte fra EU's Connecting Europe Facility (CEF) på 4,4 mia. kr. i indeværende støtteperiode, der løber til og med 2020. Såfremt støtteperioden udvides til også at omfatte perioden 2021-2023, vil det markant forbedre muligheden for at udnytte hele den tildelte støtteramme på 4,4 mia. kr.¹¹ Det vil være muligt at ansøge om yderligere EU-støtte i EU's kommende budgetperiode.

Forberedelserne til ansøgning om EU-støtte for næste budgetperiode pågår. Ansøgningen om støtte vil tage udgangspunkt i, at den samlede støtte til projektet skal være størst mulig. Femern Bælt-projektet er i CEF II-forordningen fremhævet som et af relativt få prioriterede projekter.¹² Grænseoverskridende projekter planlægges at kunne opnå en EU-støtteandel på 50 pct. af omkostningerne til jernbanerelaterede anlægsomkostninger (mod i dag max. 40 pct.) gennem CEF II-forordningen.

I de finansielle beregninger anvendes fortsat en antagelse om EU-støtte på 10 pct. af de samlede anlægsomkostninger i kyst til kyst-projektet. Der er alene forudsat EU-støtte til anlægsbudgettet på 52,6 mia. kr. Såfremt anlægslovens budgetramme på 55,1 mia. kr. anvendes, vil der også blive søgt om EU-støtte hertil. Det er forudsat, at der tilsvarende opnås 10

¹¹ Der pågår dialog med EU-Kommissionen vedr. tilretning af EU-støtteaftalen, herunder om støtteperiodens længde.

¹² Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing the Connecting Europe Facility and repealing Regulations (EU) No 1316/2013 and (EU) No 283/2014, Bruxelles, 13. marts 2019.

pct. EU-støtte til anlægsrelaterede omkostninger for de danske landanlæg, således at det samlede projekt opnår støtte på i alt 5,8 mia. kr., jf. tabel 3 nedenfor.

Tabel 3: Forudsat EU-støtte i anlægsfasen (2015-priser)		
Kyst til kyst-forbindelsen	10 pct.	5,0 mia. kr.
Danske landanlæg	10. pct.	0,9 mia. kr.
Samlet forudsat EU-støtte i anlægsfasen	10 pct.	5,8 mia. kr. ¹⁾

Note 1: Uoverensstemmelse mellem tal i tabellen skyldes afrunding.

Kyst til kyst-forbindelsen er foreløbig tildelt 4,4 mia. kr. (løbende priser) i indeværende støt-teperiode. A/S Femern Landanlæg oplyser, at de danske landanlæg foreløbig er tildelt 0,9 mia. kr. i EU-støtte til anlægsrelaterede omkostninger. I alt er der dermed tildelt 5,3 mia. kr. i EU-støtte. Hertil kommer, at kyst til kyst-forbindelsen tidligere har modtaget EU-støtte på ca. 1,4 mia. kr. i projekteringsfasen og til forberedende anlægsaktiviteter. De danske land-anlæg er tidligere blevet tildelt ca. 0,3 mia. kr. i støtte til projekteringsfasen.

8. Trafikindtægter

Den samlede Trafikprognose fra 2014 ligger til grund for beregningerne af Femern-projektets trafikindtægter.¹³ Trafikprognosens resultater er løbende opdateret, herunder som følge af den besluttede takstreduktionen på 25 pct. frem mod 2023 på Storebæltsforbindelsen, jf. finanslovsaftalen 2018 fra december 2017.¹⁴

Konsulentvirksomheden COWI gennemførte i 2015 en ekstern kvalitetssikring af Trafikprog-nosen for Transport- og Bygningsministeriet. COWI konkluderer, at trafikprognosen giver et realistisk bud på vejtrafikken, at forudsætningerne er rimelige, og at modellerne er på niveau med professionel praksis for trafikprognoser.¹⁵ I forlængelse af hovedkonklusionen anførte COWI:

"Der er usikkerheder i prognoserne, blandt andet fordi udgangspunktet med trafik i 2011 er baseret på et svært dokumenterbart datagrundlag for specielt den nuværende trafik over Storebælt. Endelig er der elementer i prognosen, som forekommer undervurderet, primært i relation til dynamiske effekter og nygenereret trafik."

¹³ Jf. notatet Trafikprognosen for Femern Bælt-forbindelsen, Femern A/S, den 29. august 2018. Link: <https://www.ft.dk/samling/20171/almindel/tru/spm/654/svar/1507582/1932704.pdf>

¹⁴ Jf. notatet Fakta om effekter for Storebæltsforbindelsen og Femern Bælt-forbindelsen, Transport- Bygnings- og Bolig-ministeriet, 6. december 2017. Link: <https://www.trm.dk/media/3028/faktaark-om-takstnedsaettelse-paa-storebaelt2.pdf>

¹⁵ Ekstern kvalitetssikring af den opdaterede trafikprognose af Femern Bælt-projektet, COWI, 12. november 2015. Link: <https://www.trm.dk/publikationer/2015/ekstern-kvalitetssikring-af-den-opdaterede-trafikprognose-af-femern-baelt-pro-jektet/>

I forlængelse af COWI's kvalitetssikring er der foretaget supplerende analyse af den internationale personbiltrafik på Storebælt med henblik på at kvalificere og styrke de trafikale tal bag Femern-projektet. Den supplerende analyse er foretaget af de tyske trafikeksperter fra Intraplan ved brug af anonymiseret mobildata.

Det er Intraplans vurdering, at resultaterne af metoden bekræfter og styrker resultaterne i den samlede trafikprognose for Femern-projektet¹⁶. Femern A/S har bedt Intraplan om at fortsætte arbejdet med at indsamle data og opdatere studierne af trafikstrømmene med henblik på løbende at opdatere datagrundlaget.

Dynamiske effekter er typisk kun medtaget i trafikprognoser i meget begrænset omfang, idet vurderingen heraf er forbundet med en vis usikkerhed, da det er vanskeligt at modellere i en trafikmodel. Således udgør størstedelen af det beregnede trafikspring i Femern Bælt-trafikprognosen overflyttet trafik fra andre ruter. Det er imidlertid velkendt fra bl.a. Øresunds- og Storebæltsforbindelsen, at faste forbindelser genererer ny trafik.

Intraplan har i 2019 udarbejdet en analyse af det potentielle omfang af nyskabt trafik på Femern Bælt-forbindelsen som følge af dynamiske effekter. Analysen er baseret på en såkaldt gravitationsmodel, som søger at modellere de potentielle trafikale effekter af nye og bedre forbindelser.¹⁷

I analysen beregner Intraplan et niveau på ca. 20 pct. nyskabt personbiltrafik, som vil kunne indfases over 5-10 år efter åbningen af Femern Bælt-forbindelsen. Der er foretaget en følsomhedsberegning, der viser effekten på tilbagebetalingstiden, såfremt Intraplans supplerende analyse indregnes i trafikindtægterne, jf. afsnit 10 nedenfor.

Konsekvenser af corona-pandemien og senere åbningsår

I 2020 har de ekstraordinære omstændigheder vedr. corona-pandemien påvirket trafikken markant. Det tyske analysefirma Intraplan, der står bag trafikprognosen, har foretaget en analyse af de potentielle effekter af corona-pandemien på den langsigtede trafikudvikling i trafikprognosen. Intraplan fremhæver i sin vurdering, at økonomien, der er den væsentligste drivkraft for den langsigtede trafikudvikling, ifølge flertallet af økonomer vil reetablere sig i løbet af få år. Erfaringen fra tidligere økonomiske kriser bekræfter denne vurdering. Corona-pandemien giver på den baggrund ikke anledning til at foretage ændringer i de økonomiske antagelser, der ligger til grund for trafikprognosen.

Med igangsættelsen af FLC-kontrakterne primo 2021 forventes Femern Bælt-forbindelsen at åbne medio 2029. Intraplan har på vegne af Femern A/S vurderet de trafikale effekter af den senere åbning. Den beregnede effekt i form af det senere åbningstidspunkt er marginal.

¹⁶ Study in addition to the traffic forecast for the FBFL about possible traffic diversion from Great Belt to Fehmarn, Intraplan Consult GmbH, marts 2019. Link: <https://femern.com/da/News-and-press-search/2019/March/Trafik-rapport>

¹⁷ Jf. notatet Supplerende analyse af potentielle dynamiske effekter, Femern A/S, den 1. november 2019. Link: <https://www.ft.dk/samling/20191/almdel/TRU/bilag/67/2105183/index.htm>

Forudsætninger vedr. takster og jernbanebetaling

I de finansielle beregninger er der beregningsteknisk antaget en flad gennemsnitstakst svarende til 545 kr. for personbiler og 2.319 kr. for lastbiler i 2020-priser. Der antages af forsigtighedshensyn således én fælles takst for alle personbiler uden nogen form for kommercielle rabatordninger. Der er tidligere fremlagt beregninger på baggrund af en mere differentieret takststruktur.¹⁸ De endelige takster på Femern Bælt-forbindelsen fastsættes i henhold til anlægs- og driftsloven af transportministeren, hvilket forventes at ske op mod åbningen af forbindelsen.

På baggrund af trafikprognosens resultater vil forbindelsen med den beregningsteknisk forudsatte flade takststruktur generere ca. 2,8 mia. kr. (2015-priser) i vejtrafikindtægter i 2033, som er første år med fuld indfasning af den beregnede trafikstigning via Femern Bælt. I de efterfølgende år vil indtægterne stige i takt med den beregnede vækst i trafikken. Deraf følger, at vejindtægterne i 2054, som er sidste år hvor der antages vækst i vejtrafikken, vil udgøre ca. 3,4 mia. kr. (2015-priser). Jernbanebetalingen forudsættes fortsat at udgøre 400 mio. kr. om året (2015-priser).

9. Drift, vedligehold og reinvesteringer

I den seneste finansielle analyse præsenterede Femern A/S et skøn for de samlede udgifter til drift, vedligehold og reinvesteringer for kyst til kyst-forbindelsen på 468 mio. kr. (2015-priser) om året, beregnet som et årligt gennemsnit over forbindelsens første 40 leveår.¹⁹

Femern A/S samarbejder med de kompetente beredskabsmyndigheder i Danmark og Tyskland om fastlæggelse af det fremtidige brand- og redningsberedskab for Femern Bælt-forbindelsen. Af forsigtighedsgrunde blev der i 2017 afsat en ekstra driftsreserve på 10 mio. kr. årligt til finansiering af beredskabsbehov i Danmark og Tyskland. De gennemsnitlige årlige udgifter til drift, vedligehold og reinvesteringer fremgår af tabel 4 nedenfor.

Tabel 4: Gennemsnitlige årlige udgifter til drift, vedligehold og reinvesteringer (2015-priser)

Drift	249 mio. kr.
Vedligehold	116 mio. kr.
Reinvesteringer	88 mio. kr.
Udisponeret budget	25 mio. kr.
Total	478 mio. kr.

¹⁸ Jf. <https://femern.com/da/News-and-press-search/2018/March/Differentierede-takster>

¹⁹ Der vil også være udgifter til drift, vedligehold og reinvesteringer efter de første 40 leveår – disse udgifter vil ikke påvirke tilbagebetalingstiden, men indgå i opgørelsen af det årlige overskud, som forbindelsen genererer, efter at gælden er tilbagebetalt.

Der vil i udbuddet af kontrakterne for tunnelens elektriske og mekaniske installationer blive lagt betydelig vægt på tilbudsgivernes løsninger i forhold til holdbarheden og vedligeholdelsen af tunnelens installationer. Drift- og vedligeholdelsesbudgettet planlægges på den baggrund opdateret efter afslutningen af udbuddet af installationskontrakterne, hvis der er grundlag herfor.

10. Følsomhedsberegninger

Der er foretaget et antal følsomhedsberegninger med henblik på at demonstrere konsekvenserne af mulige ændringer i de centrale parametre, jf. tabel 5 nedenfor.

Tabel 5: Oversigt over følsomhedsberegninger			
Nr.	Parameter	Ændring	Effekt
1	Alternative finansieringsomkostninger	Basis: Danmarks Konvergensprogram	
		+ 0,5 pct. point højere finansieringsomkostninger	+4 år
		- 0,5 pct. point lavere finansieringsomkostninger	-3 år
		Rentefremskrivning i Økonomisk Redegørelse, aug. 2020	-6 år
		Rentesikring af fremtidig låntagning	-8 år
2	Jernbaneindtægter	Basis: Årlig jernbanebetaling på 400 mio. kr.	
		- 75 pct. jernbanebetaling i 2 år efter åbning	+½ år
		- 75 pct. jernbanebetaling i 4 år efter åbning	+1 år
3	Fortsat færgedrift	Basis: Ophør af færgedrift efter åbning	
		2-timers drift (tidsbegrænset)	+1 år
		1-times drift (tidsbegrænset)	+1 år
		2-timers drift (permanent)	+5 år
		1-times drift (permanent)	+8 år
4	Dynamiske trafikeffekter	Basis: Ingen dynamiske effekter	
		20 pct. nyskabt trafik som følge af dynamiske effekter	-3 år
5	Ændret EU-støtte	Basis: 5,8 mia. kr.	
		-1 mia. kr.	+1 år
		+ 1 mia. kr.	-1 år
		+ 2 mia. kr.	-1½ år

Der henvises desuden til appendix 2.

1) Alternative finansieringsomkostninger

Projektets finansieringsomkostninger er beregnet på grundlag af rentefremskrivningen i Danmarks Konvergensprogram, forventninger til den kommende inflation samt betalingen af garantiprovision og markedstillæg. Renten, der udgør en væsentlig del af finansieringsomkostningerne, har de senere år været meget lav. Omvendt er der i Konvergensprogrammet antaget forholdsvis store rentestigninger, der på længere sigt vil medføre et væsentligt højere renteniveau sammenlignet med de senere års faktiske rente.

Der er foretaget følsomhedsberegninger, der viser, at såfremt finansieringsomkostningerne i gennemsnit bliver 0,5 procentpoint højere, vil det betyde en forlængelse af tilbagebetalingstiden med 4 år. Omvendt vil tilbagebetalingstiden blive forkortet med 3 år, såfremt finansieringsomkostningerne bliver 0,5 procentpoint lavere end forudsat.

Den danske regerings rentefremskrivning opdateres jævnligt, herunder i forbindelse med fremlæggelsen af regeringens økonomiske redegørelse (Finansministeriet). Der er foretaget en følsomhedsberegning, der viser, at såfremt regeringens rentefremskrivning fra august 2020 lægges til grund, vil tilbagebetalingstiden kunne reduceres med 6 år.²⁰

De samlede finansieringsomkostninger ville potentielt kunne reduceres betydeligt, såfremt den fremtidige låntagning til Femern Bælt-projektet hjemtages til et niveau svarende til den aktuelt lave rente. Der er foretaget en beregning af de potentielle finansielle effekter heraf, der viser, at såfremt de samlede finansieringsomkostninger (dvs. realrente plus 2 pct. garantiprovision) for den fremtidige låntagning kan reduceres til 1 pct. p.a., vil tilbagebetalingstiden kunne forkortes med 8 år.

2) Jernbaneindtægter

Det er antaget i de finansielle beregninger, at jernbanedelen af Femern Bælt-forbindelsen vil generere indtægter svarende til 400 mio. kr. om året. Jernbaneindtægterne udgøres af jernbaneoperatørernes betaling for benyttelsen af den faste forbindelse, hvorfor en eventuel senere indfasning af jernbanetrafikken vil kunne påvirke indtægterne. Eksempelvis vil en forsinket ibrugtagning af godstogstransport i Femern Bælt-korridoren kunne medføre en midlertidig reduceret jernbanebetaling i de første år efter åbningen af den faste forbindelse.

Der er udarbejdet en følsomhedsberegning, som viser, at et bortfald på 75 pct. af den forudsatte jernbanebetaling i hhv. to og fire år vil medføre en forlængelse af tilbagebetalingstiden for Femern-projektet på hhv. ½ og 1 år.

3) Fortsat færgedrift

Det er forudsat i trafikprognosen, at færgedriften Rødby-Puttgarden indstilles ved åbningen af den faste forbindelse.²¹

Rederiet Scandlines har tilkendegivet, at man agter at fortsætte sejladsen efter forbindelsens åbning. På den baggrund er der tidligere udarbejdet og fremlagt følsomhedsberegninger på konsekvenserne heraf.²² Beregningerne er opdateret med udgangspunkt i de nuværende forudsætninger i den finansielle analyse.

²⁰ <https://fm.dk/udgivelser/2020/august/oekonomisk-redegoerelse-august-2020/>

²¹ Jf. besvarelse af TRU alm del, spørgsmål 58 fra 31. oktober 2014. Link: <https://www.ft.dk/samling/20141/almdel/tru/spm/58/svar/1182584/1435973.pdf>

²² Finansiell analyse af Femern Bælt-forbindelsen inkl. danske landanlæg, Femern A/S, februar 2016. Link: <https://femern.com/~media/Documents/2016/DA/Finansiell-analyse-2016.pdf?la=de>

Tidsbegrænset færgedrift

I den finansielle beregning af tidsbegrænset drift er det lagt til grund, at færgedriften fortsætter 6 år efter åbningen af den faste forbindelse. Beregningen viser, at en situation med tidsbegrænset, fortsat færgedrift i 2-timers drift døgnet rundt vil medføre en forlængelse af tilbagebetalingstiden på 1 år. En situation med tidsbegrænset fortsat færgedrift hver time døgnet rundt vil ifølge beregningen medføre en forlængelse af tilbagebetalingstiden på ligeledes 1 år.

Permanent færgedrift

I den finansielle beregning af en permanent fortsat færgedrift er det lagt til grund, at færgedriften medfører en reduktion af personbiltrafikken og lastbiltrafikken over den faste forbindelse hvert år i forbindelsens levetid. Beregningen viser, at en situation med permanent fortsat færgedrift i 2-timers drift døgnet rundt vil medføre en forlængelse af tilbagebetalingstiden på 5 år. Beregningen viser, at permanent færgedrift med afgang hver time døgnet rundt, vil medføre, at tilbagebetalingstiden øges med op til 8 år.

Beregningerne er blandt andet baseret på den forudsætning, at taksten for at benytte færgerne nedsættes med 25 pct. i forhold til taksten for at benytte tunnelen, idet trafikberegningerne viser, at færgerne med identiske takster stort set ikke vil tiltrække nogen trafik. De finansielle beregninger er derfor foretaget med udgangspunkt i, at der ikke indføres nogen form for differentieret prisstruktur eller rabatordninger på Femern Bælt-forbindelsen.

4) Dynamiske trafikeffekter

Trafikprognosen indregner kun i begrænset omfang nyskabt trafik som følge af såkaldte dynamiske effekter. Intraplans supplerende analyse fra 2019 viser, at den faste forbindelse over tid potentielt vil kunne generere omkring 20 pct. ekstra daglig personbiltrafik i forhold til det beregnede niveau i Femern Bælt-trafikprognosen²³. Såfremt resultatet fra Intraplans analyse indregnes i trafikindtægterne, vil tilbagebetalingstiden for Femern-projektet med 20 pct. nyskabt trafik kunne forkortes med 3 år. I beregningen er det lagt til grund, at den nyskabte trafik indføres langsomt over 10 år.

5) Ændret EU-støtte

Antagelsen om omfanget af den EU-støtte, som projektet forventes at få, er blandt andet baseret på de hidtidige støttetildelinger til projektet og lignende projekter samt på rammeudmeldinger fra Europa-Kommissionen, men indeholder i sagens natur også et skønselement.

Såfremt kyst til kyst-forbindelsen tildeles 1 mia. kr. mindre i samlet støtte end forudsat, forlænges tilbagebetalingstiden med 1 år. Omvendt vil tilbagebetalingstiden kunne forkortes med 1 år, hvis projektet modtager 1 mia. kr. mere i støtte end forudsat. Modtager projektet 2 mia. kr. mere i EU-støtte forkortes tilbagebetalingstiden med 1½ år.

²³ Jf. notatet Supplerende analyse af potentielle dynamiske effekter, Femern A/S, den 1. november 2019. Link: <https://www.ft.dk/samling/20191/almindel/TRU/bilag/67/2105183/index.htm>

11. Sammenfatning

Femern-projektets finansielle økonomi er gennemanalyseret, og der foreligger grundig dokumentation for de centrale parametre. Projektet er endvidere omfattet af en række tilsyn, jf. appendix 3.

Tilbagebetalingstiden for kyst til kyst-forbindelsen er opgjort til 28 år.

Kommissionens godkendelse af den reviderede statsgarantimodel medfører, at de danske landanlæg kan tilbagebetales parallelt med kyst til kyst-forbindelsen via Femern A/S' betaling af garantiprovision. Tilbagebetalingstiden for de danske landanlæg er opgjort til 8 år. Dermed vil det samlede Femern Bælt-projekt være tilbagebetalt 28 år efter åbningen af den faste forbindelse, det vil sige når kyst til kyst-forbindelsen er gældfri.

De finansielle beregninger dokumenterer således, at projektøkonomien er robust.

Appendix 1

Finansieringsforudsætninger					
Gennemsnit for perioden	Realiseret 2010-2019	2020-2029	2030-2037	2038-2045	2046-2057
Hidtidige finansieringsforudsætninger	-0,65 pct.	3,0 pct.	3,0 pct.	3,0 pct.	3,0 pct.
Nuværende finansieringsforudsætninger ¹⁾	-0,65 pct.	1,4 pct.	3,7 pct.	4,5 pct.	4,5 pct.
- heraf realrente ²⁾	-0,8 pct.	-0,6 pct.	1,7 pct.	2,5 pct.	2,5 pct.
- heraf garantiprovision ³⁾	0,15 pct.	2,0 pct.	2,0 pct.	2,0 pct.	2,0 pct.

Note 1: Ved fastlæggelsen af forudsætningen om de samlede finansieringsomkostninger for projektet er der taget udgangspunkt i den nominelle rentefremskrivning i Danmarks Konvergensprogram 2019. Der er hertil antaget en inflation på 2 pct. p.a. samt betaling af garantiprovision/markedstillæg på 2 pct., hvorved de samlede forudsatte finansieringsomkostninger fremkommer.

Note 2: Realrenten er udtryk for den nominelle rente, som selskabet betaler på sine lån, korrigeret for inflationen. Femern A/S overvåger løbende inflation og prisudvikling. Eksempelvis har Den Europæiske Centralbank (ECB) i 2020 udtalt sig om bankens inflationstilgang, jf. <https://borsen.dk/nyheder/udland/maalet-har-vaeret-det-samme-siden-2003-nu-aabner-christine-lagarde-for-en-ny-ecb-strategi-for-inflation>

Note 3: Frem til og med 2018 er der betalt 0,15 pct. i garantiprovision. Med afgørelsen i statsstøttesagen skal Femern A/S fra 2019 betale 2 pct. garantiprovision af al subsidieret låntagning. Når garantiperioden udløber 16 år efter åbning er der antaget et markedstillæg på 2 pct.

Appendix 2

Følsomhedsscenarier og stresstest

Basisscenariet er, at Femern Bælt-forbindelsen er tilbagebetalt efter 28 år.

Tilbagebetalingstid	
Basisscenariet	28 år

Der er foretaget et antal beregninger af effekten på Femern-Bælt-forbindelsens tilbagebetalingstid i tilfælde af en samtidig variation af to parametre.

1. Fortsat færgedrift og dynamiske trafikeffekter

20 pct. højere trafik som følge af dynamiske effekter	
2-timers færgedrift (tidsbegrænset)	26 år
1-times færgedrift (tidsbegrænset)	26 år
2-timers færgedrift (permanent)	29 år
1-times færgedrift (permanent)	31 år

Note: Jf. afsnit 8 samt notatet "Supplerende analyse af potentielle dynamiske effekter", Femern A/S, 1. november 2019.

2. Trafikindtægter og ændrede finansieringsomkostninger

Rentefremskrivning i Økonomiske Redegørelse, august 2020	
Trafikindtægter 10 pct. lavere end basisscenarie	24 år

0,5 pct.-point højere finansieringsomkostninger	
Trafikindtægter 10 pct. højere end basisscenarie	27 år

Note: Jf. afsnit 5 og <https://fm.dk/udgivelser/2020/august/oekonomisk-redegoerelse-august-2020>

3. Trafikspring i kombination med ændrede finansieringsomkostninger

	Rentefremskrivning i Økonomisk Redegørelse, august 2020	Rentefremskrivning i Danmarks Konvergensprogram 2019 (basis)	0,5 pct.-point højere finansieringsomkostninger
45 pct. trafikspring (basis)	22 år	28 år	31 år
35 pct. trafikspring	23 år	30 år	35 år
25 pct. trafikspring	24 år	34 år	38 år

Note: Jf. afsnit 5 og 8.

Stresstest

Der er foretaget partielle beregninger, som illustrerer, hvor store udsving i trafikindtægterne fra forbindelsens vejdel projektet kan rumme inden for en tilbagebetalingstid på op til 40 år og 50 år.

1. Maksimale udsving inden for 40 års tilbagebetalingstid

Parameter	Maksimal ændring
Trafikindtægter fra forbindelsens vejdel	-20 pct. pr. år svarende til: 549 mio. kr. 2032 690 mio. kr. i 2054

Note: Beløb i 2015-priser.

2. Maksimale udsving inden for 50 års tilbagebetalingstid

Parameter	Maksimal ændring
Trafikindtægter fra forbindelsens vejdel	-27 pct. pr. år svarende til: 741 mio. kr. 2032 932 mio. kr. i 2054

Note: Beløb i 2015-priser.

Appendix 3

Tilsyn med Femern Bælt-projektet

Femern A/S er som EU-støttet, statsejet aktieselskab underlagt en række tilsyns- og rapporteringsregimer, herunder:

- Ejerens (Transport- og Boligministeriets) tilsyn i henhold til Anlægsloven og Statens ejerskabspolitik
- Transportministeren kan give instrukser og gennemfører specifikke tilsyn i henhold til anlægsloven, herunder eksempelvis:
 - EY's eksterne kvalitetssikring af projektets reserver og risici
 - COWI's eksterne kvalitetssikring af trafikprognosen
 - Analyse af overflytning af trafik fra Storebælt
- Fast tilsyns- og afrapporteringsstruktur:
 - Fast kvartalsrapport til Transport- og Boligministeriet med afrapportering på tid, økonomi og risiko
 - Faste kvartalsmøder med transportministeren
 - Fast halvårlig rapportering (anlægsstatus) til Folketingets Finansudvalg og Transportudvalg
- Folketinget stiller løbende spørgsmål vedr. Femern Bælt-projektet. I 2018-2019 har Femern A/S bidraget til besvarelsen af 27 spørgsmål fra Transportudvalget
- Løbende orientering af Transportudvalget/Forligskredsen bag Femern Bælt-projektet
- Rigsrevisionen kan gennemføre undersøgelser af projektet, jf. rigsrevisorloven. Femern A/S' kvartalsrapporter tilgår løbende Rigsrevisionen
- Aktindsigt i Femern A/S' dokumenter, jf. Offentlighedsloven
- Privatretlige tilsynsstrukturer:
 - Femern A/S' bestyrelse fører tilsyn med den daglige ledelse af projektet
 - Sund & Bælts koncernbestyrelse overvåger projektets økonomi, tidsplan og risiko hvert kvartal
 - Femern A/S' årsrapport revideres af statsaut. revisorer, jf. Selskabsloven (regnskabsklasse D)
- EU-tilsyn i flere lag: EU-Kommissionens eget tilsyn og uafhængig revisionsmyndighed – Den Europæiske Revisionsret. Årlig rapportering tilgår EU-Kommissionen
- Dansk godkendelsesproces med offentlige høringer og Folketingets behandling af anlægsloven og VVM-redegørelse
- Tysk politisk og administrativ godkendelsesproces:
 - Behandling af projektet i Forbundsdagen
 - Faste topledelsesmøder mellem transportministerierne i Slesvig-Holsten og Danmark, den tyske godkendelsesmyndighed og Femern A/S
 - Gennemførelse af to fulde offentlige høringer af projektansøgningen
 - Domstolsproces ved Forbundsforvaltningsdomstolen i Leipzig med grundig behandling af krav, vilkår og forudsætninger vedrørende den tyske myndighedsgodkendelse