



Transport og Boligministeriet  
Sendt via e-mail til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) og [wra@trm.dk](mailto:wra@trm.dk)

Dato  
7. januar 2021

Angående: Høring over udkast til forslag om ændring af lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark

Hermed Scandlines' forsinkede kommentarer til "Høring over udkast til forslag om ændring af lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark" sendt i høring den 5. december 2020 til den 4. januar 2021. Scandlines beklager forsinkelsen.

Scandlines har gennem en årrække søgt at sikre en fair, enkel og transparent statsstøttemodel for Scandlines' konkurrent, Femern A/S og A/S Femern Landanlæg. Scandlines fortsætter færgedrift på Femern Bælt også efter åbning af en tunnel. Helt generelt bekymrer det Scandlines:

- at Transportministeriet fortsat ikke anerkender, at staten driver en forretning igennem de etablerede selskaber Femern A/S og A/S Femern Landanlæg. Ligeledes anerkender ministeriet ikke, at disse selskaber er i konkurrence med private infrastrukturaktører som Scandlines,
- at Transportministeriet og Femern A/S i perioden december 2018 til marts 2020 har ignoreret sine forpligtelser til at sætte statsstøtten til Femern A/S på pause, idet statsstøtten i denne periode ikke har været godkendt af EU Kommissionen,
- at statsstøtte i sin natur er konkurrenceforvridende. Scandlines er ikke imod statsstøtte til Femern A/S og A/S Femern Landanlæg. Det er dog vigtigt for Scandlines, at denne statsstøtte tydeligt og klart begrænses økonomisk og tidsmæssigt under overholdelse af gældende regler, og at statsstøttemodellen er enkel og transparent. Den statsstøttemodel, som man har skabt, er alt andet end enkel og transparent,
- at Transportministeriet, ved sit ejerskab af konkurrerende infrastruktur, aktivt blokerer for Scandlines' adgang til at søge EU midler til Scandlines' grønne investeringer,
- at Transportministeriet, uden Scandlines' viden og inddragelse, får udarbejdet usaglige rapporter om Scandlines' prissætning, og
- at Transportministeren, til trods for gentagne invitationer, ikke ønsker at indgå i dialog og at mødes med Scandlines.

Hvad angår Scandlines' specifikke kommentarer til lovudkastet skal det anføres, at Scandlines kun kort har haft lejlighed til at gennemlæse udkastet. Scandlines har imidlertid følgende foreløbige bemærkninger og spørgsmål:

- I EU Kommissionens 2020 statsstøttegodkendelse for Femern A/S forpligtes den danske stat til, at Femern A/S skal betale en provision på 2% for sin adgang til statsgaranterede lån og genudlån.

- Er EU Kommissionen gjort bekendt med, at størstedelen (1,85 %) af den provision forbliver i Sund & Bælt koncernen og går til Femern A/S' moderselskab A/S Femern Landanlæg? Og i givet fald har EU kommissionen godkendt denne?
  - Har EU Kommissionen været bekendt med denne struktur, inden EU Kommissionen godkendte Femern A/S statsstøttemodel i 2020?
- Det forekommer mildt sagt kreativt at omklassificere en planlagt og frivillig dividende fra Femern A/S til A/S Femern Landanlæg til nu at være en pålagt provision. EU Kommissionen ser provisionen som en omkostning for Femern A/S. Provisionen indgår som en del af EU Kommissionens udmåling af statsstøtteperioden og sikrer derved, at Femern A/S opnår en længere statsstøtteperiode, altså en yderligere konkurrenceforvriddning i forhold til de private aktører i markedet. Hvis denne provision var gået direkte til den danske Stat, havde det ikke været et problem, men nu forbliver denne "omkostning" inden for de to selskaber A/S Femern Landanlæg og Femern A/S og dermed i Sund & Bælt koncernen via intern afregning. Ordningen med udlån via A/S Femern Landanlæg og betaling af provision til dette selskab fremstår som et forsøg på omgåelse af Kommissionens afgørelse fra marts 2020. Dette fremgår også af pkt. 2.6.3 i bemærkningerne til lovforslaget, hvorefter modellen indføres "[f]or ikke at belaste det samlede Femern Bælt-projekt med udgiften til den forhøjede garantiprovision ...". Vilkåret om provisionen på 2% skulle gøre finansieringen mere markedskonform, og denne virkning neutraliseres med den foreslåede ordning.
    - Indgår der forventet kapitalindsud fra A/S Femern Landanlæg til Femern A/S i de nyeste beregninger af Femern A/S tilbagebetaling af gæld?
  - Det fremgår af forslaget, at de 2% i garantiprovision skal betales fra 1. januar 2019. Dette tidspunkt fremgår dog ikke af Kommissionens afgørelse fra marts 2020. Under forbudssagen, som Scandlines og Stena Line i februar 2019 anlagde mod Finansministeren, har vi anført, at kravet skal opfyldes fra det tidspunkt, hvor enhver støtte er ydet.
  - Forslaget nævner, at A/S Femern Landanlæg ikke udøver økonomisk aktivitet. Denne vurdering – som Scandlines ikke er enig i og hvorom der fortsat verserer en sag – var baseret på A/S Femern Landanlægs oprindelige aktiviteter. Selskabet skal nu også deltage i Femern A/S' økonomiske aktiviteter ved at finansiere opførelsen af den faste forbindelse. Finansieringsvirksomhed må anses for en økonomisk aktivitet, hvilket påvirker vurderingen af A/S Femern Landanlægs status i forhold til statsstøttereglerne.
  - Forslaget lægger op til, at Femern A/S ikke vil udøve økonomisk aktivitet, hvis retten til at fastsætte rabatordninger m.v. fjernes, jf. pkt. 2.7.2 i bemærkningerne til lovforslaget. Her fremgår det bl.a.: "Den foreslåede ophævelse af bestemmelsen vil fjerne enhver tvivl om, at Femern A/S udøver myndighedsopgaver, og at selskabet dermed ikke er omfattet af EU's statsstøtteregler, jf. TEUF artikel 107, stk. 1." Retten til at fastsætte

rabatordninger var imidlertid ikke udslagsgivende for Kommissionens vurdering af, at Femern A/S udøver økonomisk aktivitet, jf. særligt pkt. 197 i afgørelsen fra marts 2020, hvor der om betydningen af dette forhold bl.a. står: "In any event, for the purposes of determining whether an undertaking performs an economic activity, it is not decisive whether that undertaking determines its prices or is subject to State-regulated prices". Den foreslåede ændring vil ikke medføre, at Femern A/S ikke udøver økonomisk aktivitet.

- Det fremgår af Traktaten mellem Danmark og Tyskland artikel 6, stk. 2 at Femern A/S skal udføre virksomhed i overensstemmelse med almindelige forretningsprincipper.
  - Er de foreslåede ændringer aftalt med Tyskland og tilføjet til traktaten?
  
- Den økonomiske ramme for kyst-til-kyst delen er i anlægsloven fastsat til 55,1 mia. kr. (2015 priser). Det beløb som Kommissionen tager udgangspunkt i er 69,3 mia. kr. (i løbende priser) men som også omfatter en likviditetsbuffer på 2 mia. kr. og anlægsbuffer på 2,5 mia. kr.
  - Betyder det, at hvis lovforslaget vedtages, så godkender Folketinget en udvidelse af budgettet for kyst-til-kyst med 2,0 + 2,5 mia. kr. = 4,5 mia. kr.? Jf. Lovforslagets §1, nr. 3

Med venlig hilsen  
Scandlines Danmark ApS