



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

29. marts 2021

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 17. marts 2021 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 168 – Forslag til lov om ændring af lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark (Ændring af finansieringsstrukturen som følge af Europa-Kommissionens statsstøtteafgørelse af 20. marts 2020), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Mette Thiesen (NB).

Spørgsmål nr. 1:

Vil ministeren redegøre for årsagen til, at man i den seneste finansielle analyse af Femern Bælt-forbindelsen fra november 2020 nu bruger konvergensprogrammets fremskrivning af den 10-årige danske statsobligationsrente som grundlag i beregningerne, når man i alle tidligere finansielle analyser siden 1999 har foretaget beregninger med en fast realrente på 3 pct. eller derover?

Svar:

Femern A/S har i sine finansielle beregninger hidtil anvendt en forsigtig, generel forudsætning om en langsigtet realrente på 3 pct. p.a. for alle år, indtil Femern Bælt-forbindelsen er tilbagebetalt. Infrastrukturselskaberne i Sund & Bælt-koncernen har i mange år lånt til renter, der er markant lavere end 3 pct. p.a. i realrente. I de seneste år er låntagningen endda sket til negative realrenter.

Når man skal lave en finansiell analyse af et brugerbetalt projekt som Femern Bælt-forbindelsen, skal man anvende forudsætninger, der afspejler de forventninger, der er til de forskellige parametre, der har betydning for økonomien i projektet. Det gælder blandt andet renteniveauet. Samtidig afhænger de enkelte parametre – herunder det forudsatte renteniveau - i sagens natur af, hvilket stade projektet er på. Der er derfor forskel på, om der laves en finansiell analyse af et projekt, hvor der først om mange år skal optages lån til at finansiere anlægsudgifterne, eller om projektet er i anlægsfasen, og der dermed konkret bliver optaget lån til at finansiere byggeriet.



Den 23. april 2020 indgik forligskredsen bag Femern Bælt-projektet en politisk aftale om igangsætning af byggeriet af tunnelelementfabrikken mv. ved Rødby pr. 1. januar 2021. Med aftalen blev Femern A/S anmodet om at aktivere anlægskontrakterne med entreprenørkonsortiet Femern Link Contractors (FLC). Det indebærer, at det fulde byggeprogram med FLC er påbegyndt. Dermed er der behov for konkret låntagning til finansiering af anlægsprojektet. Som det fremgår på side 8 af Femern A/S' seneste finansielle analyse 'Finansiel Analyse af Femern Bælt-forbindelsen, november 2020', som jeg den 7. december 2020 oversendte til orientering til Folketingets Transportudvalg, vil størstedelen af den samlede låntagning til Femern Bælt-tunnelen foregå i perioden 2020-2029. Det er forklaringen på, at realrenteforudsætningerne er blevet ændret i Femern Bælt-projektet.

Femern A/S har baseret beregningen af selskabets finansieringsomkostninger på Danmarks Konvergensprogram, der er regeringens årlige økonomiske rapportering til EU, der blandt andet indeholder en fremskrivning af den 10-årige danske statsobligationsrente. Ved at lægge konvergensprogrammet til grund for beregningerne anvendes således den danske stats officielle renteskøn. Femern A/S oplyser i ovennævnte finansielle analyse, at "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."

Femern A/S har oplyst, at statsautoriserede revisorer fra Deloitte i marts 2021 har gennemgået økonomimodellen for tilbagebetalingstiden for Femern Bælt-projektet og konkluderet, at de af Femern A/S anvendte forudsætninger for tilbagebetalingstiden bygger på et retvisende og sagligt grundlag, samt at den anvendte tilbagebetalingstid kan anses for at være et rimeligt estimat.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht