



Skriftlig fremsættelse (24. februar 2021)

Transportministeren Benny Engelbrecht:

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark*

(Lovforslag nr. L 168)

Lovforslaget har til formål at implementere Europa-Kommissionens statsstøtteafgørelse af 20. marts 2020 om statsstøtte SA. 39078 – 2019/C (ex 2014/N), som den danske stat har ydet til Femern A/S (C(2020) 1683 final).

På baggrund af ovennævnte afgørelse skal der ske en ændring af finansieringsmodellen for Femern Bælt-forbindelsen. I afgørelsen fastslog Kommissionen, at de danske myndigheder er forpligtet til at opkræve en højere provision fra Femern A/S, der står for kyst-til-kyst-forbindelsen. Lovforslaget indebærer, at provisionen forhøjes til 2 pct. p.a. for lån med statsgaranti og statslån i stedet for den nugældende sats på 0,15 pct. p.a. Den forhøjede provision medfører en ekstra udgift for Femern A/S på 1,85 pct. p.a. af den udestående gæld. Med lovforslaget gives A/S Femern Landanlæg, der står for etableringen af de offentlige landanlæg, hjemmel til at videreudlåne statsgaranterede lån og statslån

til Femern A/S. Dette betyder, at provenuet fra den ekstra provision forbliver i Femern Bælt-projektet med henblik på at sikre, at de offentlige landanlæg fortsat finansieres af kyst-til-kyst-forbindelsen. Den hidtil forudsatte finansiering via udbytte fra Femern A/S erstattes således af en finansiering via den ekstra provision. Lovforslaget indebærer endvidere, at Femern A/S ikke vil kunne udbetale udbytte til A/S Femern Landanlæg, så længe selskabet har optaget lån med statsgaranti eller statslån, og at Femern A/S ikke vil kunne finansiere drift med statsgaranti eller statslån, ligesom Femern A/S' mulighed for at anvende statsgarantier til derivattransaktioner fjernes. Lovforslaget implementerer desuden begrænsninger i beløb og varighed for lån med statsstøtte og statslige genudlån til Femern A/S.

Endelig indebærer lovforslaget, at Femern A/S ikke kan ændre generelle rabatordninger og indføre nye rabatordninger. Denne kompetence vil dermed alene tilfalde transportministeren.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget og de ledsagende bemærkninger, skal jeg hermed anbefale lovforslaget til det Høje Tings velvillige behandling.