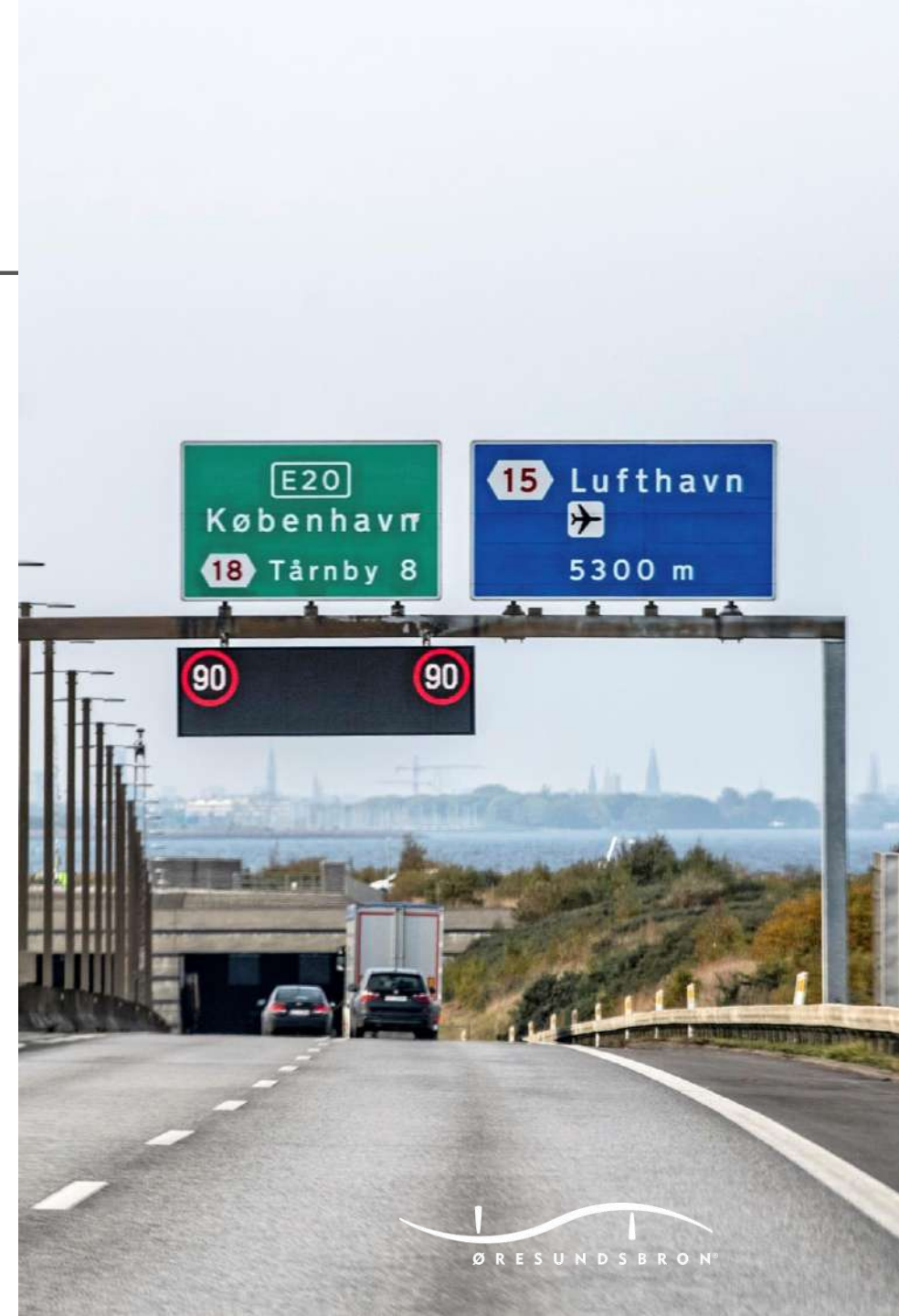


# STATSGARANTIMODELLENS FREM TID

Kaj V. Holm, Finansdirektør  
Øresundsbro Konsortiet

# Fremtidens investeringsbehov

- Behovet for fremtidige investeringer i trafikinfrastruktur vil markant overstige råderum i offentlige finanser.
- Hel eller delvis brugerfinansiering vil også fremover være et væsentligt instrument til at udfylde dette gap.
- Statsgarantimodellen sikrer en effektiv levering og finansiering af brugerbetalte projektet. Solide erfaringer fra Storebælt, Øresund og Metro. Femern-projektet finansieres også med denne model.
- Modellen anvendes i stigende grad i andre sammenhænge end klassisk trafik infrastruktur.



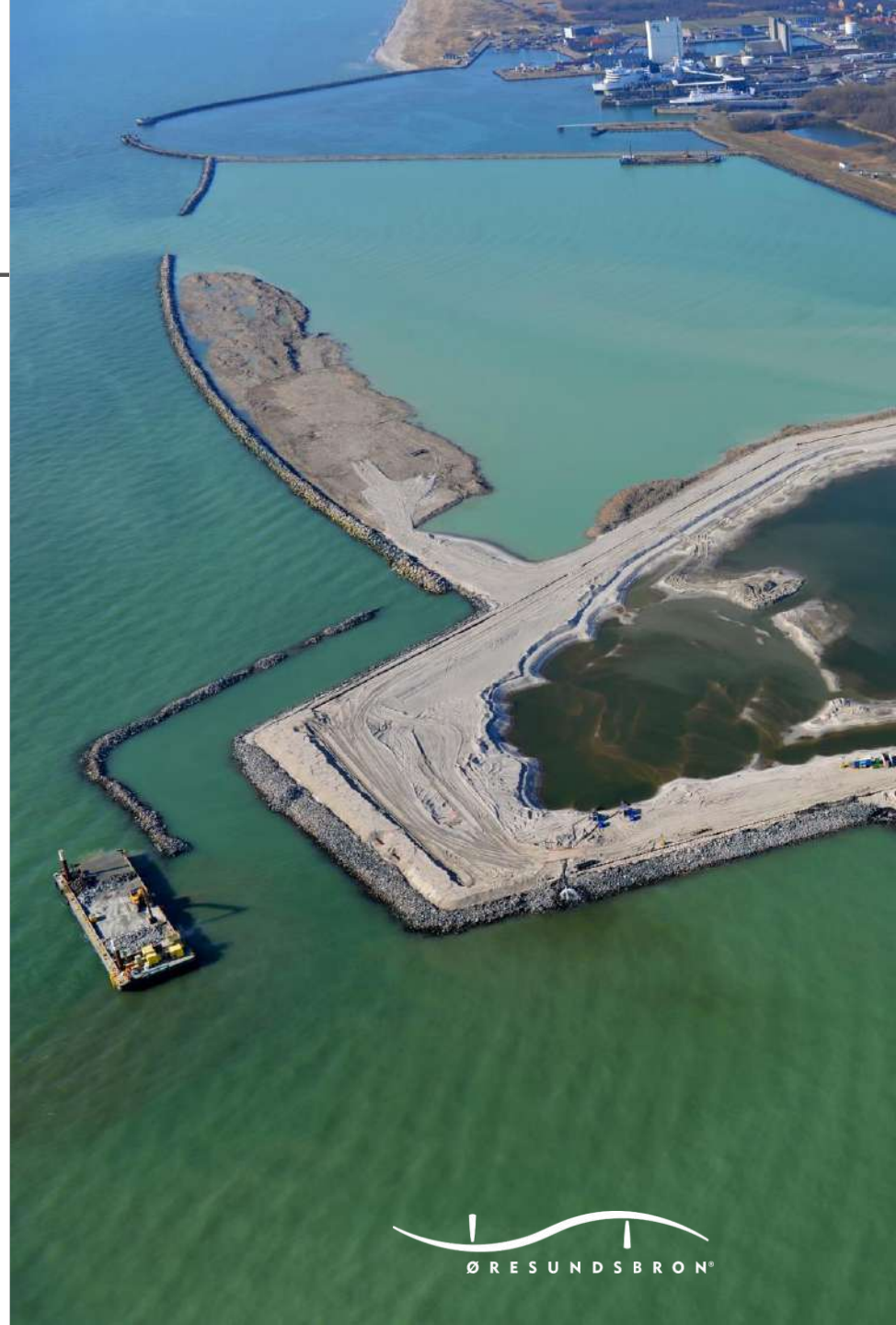
# Statsstøttesager i EU

- Sager rejst i EU i 2013 med påstand om, at Statsgarantimodellen er udtryk for ulovlig statsstøtte i henhold til Traktaten. Sager mod Femern og Øresund.
- I 2018 annullerede EU-Retten Kommissionens tidligere godkendelser af finansieringsmodellerne. Annullering skete af formalitetsgrunde uden stillingtagen til materielle indhold.
- Ny Kommissionsafgørelse i marts 2020 i Femern-sagen. I Øresundssagen afventes ny afgørelse.
- Femern-afgørelsen betyder, at Kommissionen nu anser SGM som omfattet af EU's statsstøtteregler.



# Kommissionens 2020-afgørelse (Femern)

- Maksimum for garanteret låntagning, baseret på projektets forventede anlægssum i løbende priser, inkl. reserver. Fastsat til 69,3 mia. DKK.
- Maksimal løbetid for lånegarantier på 16 år fra åbning af den faste forbindelse. Herefter må projektet finansiere sig på markedsvilkår.
- Garantiprovision på 2 pct. Fastsat specifikt for Femern for at sikre proportionalitet. Tidligere betales 0,15 pct. (generel sats for alle statsgaranterede enheder i Danmark).
- Afgørelsen implementeres i dansk lov ved en ændring i anlægsloven for Femern-projektet.



# En modificeret statsgarantimodel

---

Oprindeligt gav modellen en ubegrænset support til projektet mht. beløb og løbetid. Kommissionens afgørelse peger i retning af en modificeret model.

- Statsstøtten begrænses til, hvad der er nødvendigt i beløb og tid.
- Statsstøtten gives i projektets anlægsperiode og den indledende driftsperiode. Herefter skal projektet klare sig på markedsvilkår. Dette matcher et projekts typiske risikoprofil.
- Konkrete begrænsninger/vilkår vil være projektspecifikke.
- Stadig udeståender om den endelige retstilstand

# Har statsgarantimodellen en fremtid?

- Behovet er til stede og erfaringerne gode.
- Statsstøtteelementet vil i fremtiden skulle begrænses til anlægsperiode og indledende driftsperiode.
- Herefter skal projekterne klare sig på markedsvilkår, jf. også erfaringer fra Øresund.
- Fortsat krav at projekterne skal være økonomisk sunde – grundig due diligence.
- Vigtigt at inddrage statsstøtteaspektet tidligt i forberedelsesfasen – herunder afklaring med EU-Kommissionen.