

Svar på transportministerens kritik af vores analyse af Femernprojektets nye forudsætninger

Transportminister Benny Engelbrecht (S) har givet et skriftligt svar vedr. vores analyse af Femernprojektets nye forudsætninger.¹ Herunder ses vores svar for hvert af ministerens kritikpunkter.

Transportministeren:

"Krakas analyse bygger desværre i vid udstrækning på gamle oplysninger og misforståelser, og deres konklusioner er derfor helt forkerte. Analysen giver på ingen måde anledning til at rejse tvivl om økonomien i projektet. De seneste beregninger bekræfter en solid økonomi, med en tilbagebetalingstid på under 30 år. En enig forligskreds - der repræsenterer et bredt flertal i Folketinget - har da også i april 2020 besluttet at igangsætte anlægsarbejdet."

Vores svar:

Som det vil fremgå af vores svar nedenfor, har Transportministeriet beklageligvis misforstået hvilke analyser der danner grundlag for den centrale konklusion i vores rapport. De kritikpunkter som transportministeren anfører er således ikke relevante for de analyser som vi har udført. Derudover kan det nævnes at Sund og Bælts seneste finansielle analyse fra 2016 beregner en forventet tilbagebetalingstid på 36 år under de daværende forudsætninger, hvilket er over 30 år.

Transportministeren:

"Trafikprognosen blev kvalitetssikret i 2015 af trafikeksperter fra COWI, der vurderede, at trafikprognoserne er et realistisk bud på, hvor meget vejtrafik der kan forventes på en fast Femern Bæltforbindelse. At benytte de senere års udvikling i personbiltrafikken på Rødby-Puttgarden som dokumentation for, at trafikprognosen overvurderer trafikken på den faste forbindelse over Femern Bælt, er fagligt helt skæv. Kraka ser åbenbart bort fra sammenhæng mellem pris og efterspørgsel, og i den sammenhæng især, at overfartspriserne er steget markant mere end den almindelige prisudvikling. Det har analysen 'Markedsvurdering af færgetrafikken mellem Østdanmark og Tyskland', som konsulentfirmaet Incentive udførte for ministeriet i 2019, dokumenteret."

Vores svar:

a)

Vores analyse vedrører ikke selve trafikmodellen teknikaliteter og de specifikke modelberegninger i trafikprognosen og heller ikke COWIs kvalitetssikring. Vores rapport analyserer derimod de antagelser og forudsætninger omkring vækst i befolkning og BNP som trafikmodellens beregninger bygger på, samt resultaterne af trafikprognosen i forhold til den faktiske trafikudvikling.

b)

Transportministeren skriver *"at benytte de senere års udvikling i personbiltrafikken på Rødby-Puttgarden som dokumentation for, at trafikprognosen overvurderer trafikken på den faste forbindelse over Femern Bælt ikke trafikudviklingen, er fagligt helt skæv"*. Vi er enige. Derfor bygger rapportens konklusioner omkring de økonomiske konsekvenser for statskassen af projektet heller ikke på trafikudviklingen på Rødby-Puttgarden. Derimod har vi analyseret udviklingen i trafik på alle de ruter som en fast Femern-forbindelse vil overtage trafik fra ifølge trafikprognosen for projektet som er udarbejdet for Transportministeriet.

¹ <https://www.altinget.dk/misc/Ministersvar%2022sept.pdf>

Det betyder at høje takster på Rødby-Puttgarden vil forskyde trafikken hen på andre ruter som vi derfor også medregner i vores analyse.

Transportministeren:

"Kraka overser tilsyneladende også de officielle danske forventninger til renten på den 10-årige statsobligation. Ifølge Finansministeriets økonomiske redegørelse fra august 2020 forventes renten først at være oppe på 4,0 pct. p.a. fra 2040, dvs. om 20 år. Det svarer til en realrente på 2 pct. p.a. I den mellemliggende periode er renten betydeligt lavere. Aktuelt har Femern A/S optaget lån til en realrente på omkring nul pct."

Vores svar:

Her tyder det på, at der er tale om en helt basal misforståelse af vores rapport. Vores analyse beregner hvordan statskassen kan forventes at blive påvirket af Femern-projektet. Når sådanne samfundsøkonomiske beregninger udføres på investeringer i danske infrastrukturprojekter, bruges en samfundsøkonomisk real diskonteringsrente på 4 pct. om året i projektets første 35 år og 3 pct. derefter. Dette niveau for den samfundsøkonomiske diskonteringsrente er bestemt af Finansministeriet og fremgår af Transportministeriets manual for samfundsøkonomisk analyse på transportområdet.^{2,3} Derfor er disse antagelser om den samfundsøkonomiske realrente standarden der benyttes når sådanne beregninger udføres i Danmark og er derfor også anvendt i den samfundsøkonomiske analyse af Femern-projektet udført af Incentive i 2015 for Transportministeriet. Da den nuværende lånerente for Femern A/S og den samfundsøkonomiske diskonteringsrente er to fundamentale forskellige størrelser, betyder det nuværende renteniveau ikke noget for hvordan statskassen kan forventes at blive påvirket af Femern-projektet.

Transportministeren:

"Europa-Kommissionens statsstøtteafgørelse fra marts 2020 begrænser mulighederne for yde statslån til Femern A/S. Men vilkårene er netop fastsat, så projektet fortsat kan brugerfinansieres. Der er således ikke tale om, at statskassen skal yde tilskud til projektet."

Vores svar:

I forhold til Europa-Kommissionens statsstøtteafgørelse fra marts 2020 har vi alene konstateret at bortfaldet af statsgarantien på lånene efter tunnellen 16. driftsår betyder, alt andet lige, at Femern A/S vil skulle betale en højere rente på lånene efter det 16. driftsår. Dette vil alene betyde at tilbagebetalingstiden på projektet kan forventes at blive højere end hidtil antaget, alt andet lige.

Derudover vil vi gerne understrege, at vores beregninger af projektets effekt på statskassen alene vedrører lavere forventede trafikindtægter samt lavere EU-støtte til projektet, hvorfor lånerenten for Femern A/S ikke påvirker disse beregninger.

² <https://fm.dk/media/10174/dokumentationsnotat--den-samfundsøkonomiske-diskonteringsrente.pdf>

³ <https://www.trm.dk/media/2762/manual-for-samfundsøkonomisk-analyse-paa-transportomraadet-netversion.pdf>