



Til medlemmerne af
Transport- og Bygningsudvalget

Dato
17. marts 2016

Kære medlem af Transport- og Bygningsudvalget

Scandlines tillader sig at skrive til udvalgets medlemmer på grund af en stor forundring og bekymring over både indholdet af og processen omkring KPMGs rapport "Forretningsanalyse af færgefarten Rødby-Puttgarden", udført til Transport- og Bygningsministeriet.

Scandlines kendte intet til denne rapport, før en tysk journalist henvendte sig til os forrige uge og udbad sig vores kommentar til denne officielle danske regeringsrapport, der klart og utvetydigt dømmer Scandlines ude af markedet, efter den forventede åbning af Femern-tunnelen.

Større blev vores forundring og bekymring, da journalisten fortalte, at rapporten var udarbejdet af KPMG, at KPMG betingede sig total hemmeligholdelse af indholdet, og at journalisten havde fået rapporten af et dansk folketingsmedlem.

Efterfølgende har vi rettet henvendelse til Transport- og Bygningsministeriet og udbedt os en forklaring. Ministeriet offentliggjorde derefter rapporten – mandag den 14. marts 2016 – men i en version med en anden datering end på den rapport, den tyske journalist fik udleveret og nu uden KPMGs krav om total hemmeligholdelse. Dette forløb undrer og foruroliger os.

Udover offentliggørelsen har ministeriet endnu ikke svaret på, hvilken status denne rapport har. Hvem har set den? Hvad er den blevet brugt til? Hvor mange versioner af rapporten cirkulerer? Hvorfor er Scandlines ikke blevet informeret eller inddraget? Er denne rapport en del af beslutningsgrundlaget bag Femern-tunnelen? Er det kutyme at bestille den slags hemmelige rapporter af private lovlydige virksomheder?

Vi håber, udvalget vil hjælpe os med at få svar på disse spørgsmål.

Scandlines overvejer p.t., hvilke skridt vi skal tage i forhold til KPMG. Vi kan selvsagt ikke stiltiende acceptere en eller flere rapporter, der både er fyldt med afgørende faktuelle fejl, og hvis bombastiske konklusioner om Scandlines' endeligt baserer sig på selvsamme fejl.

Så hvis denne rapport er blevet brugt til for eksempel at minimere risikoscenariet for Femern-tunnelen, så hviler den beslutning på et løsagtigt grundlag.

Tillad mig som eksempler at påpege tre afgørende fejl i rapporten. Det er eksempler, der alle undergraver fundamentet under den bombastiske konklusion om, at Scandlines lukker og slukker på ruten Rødby-Puttgarten.

1. Shopping

KPMG angiver Scandlines' shoppingbillet til 299 DKK som en enkeltvejspris – det er en returpris! KPMG "glemmer" tillige, at vi kører kampagnepriser på shopping på helt ned til 99 DKK tur/retur. KPMG regner så ovenikøbet med, at Scandlines i 2026 vil sælge shoppingbilletter til 690 DKK, hvilket står i stor kontrast til, at vi forventer at sælge shoppingbilletter til under det halve, nemlig 299 DKK. KPMG mener også, at Femern A/S – ved hjælp af en shoppingbillet til 920 DKK - kan udkonkurrere Scandlines på dette område. Det giver simpelthen ingen mening, og det er svært at forstå, at KPMG kan begå en så enkel, men afgørende fejl – og at ministeriet ikke har korrigeret den. Endnu mere kuriøst bliver det, når KPMG i selv samme rapport opstiller et alternativ, hvor Scandlines' priser er lavere end 690 DKK med markant flere biler og bedre økonomi for Scandlines til følge. KPMG fravælger dog at bruge dette, for Scandlines bedre, alternativ som basisscenarie.

2. Lastbiler

Lastbilsmarkedet er kendetegnet ved stort fokus på omkostninger, hvorfor udsving i billetpriser er et afgørende parameter for valg af for eksempel tunnel kontra færge. KPMGs intention er tilsyneladende at opstille et scenarie, hvor Scandlines' lastbilpriser er 25 procent billigere end Femern-tunnelen. På dette prisniveau mener KPMG, at Scandlines kun vil fastholde 30 procent af lastbilerne. Faktum er dog, at KPMG fejlagtigt opstiller et scenarie, hvor Scandlines faktisk er 50 procent billigere end Femern-tunnelens planlagte takst. Hvis Scandlines er så meget billigere, så får vi langt størstedelen af lastbilsmarkedet. Så hvis KPMG skal være sin egen analyse tro, skal enten det forudsatte prisniveau eller den deraf afledte markedsandel justeres med stor indtægtsforøgelse for Scandlines til følge. Og så falder KPMGs konklusion.

3. Omkostninger

KPMG lægger til grund, at Scandlines' personaleomkostninger er faste, og at vores besætningsstørrelse ikke varierer med sejlfrekvens, men alene med antal færges. Man antager således, at hvis Scandlines om natten eller uden for sæson sejler med 2-3 i stedet for 4 færges, så er færges, der bliver i havn, fuldt bemandede med driftsbesætning og butik- og restaurantpersonale. KPMG mener ligeledes ikke, at Scandlines kan variere sit restaurant- og butikspersonale efter antal kunder ombord, hvilket vi ellers gør med stor succes i dag. KPMG regner sig derfor frem til, at vi i 2026 vil have salg ombord for 50 mio. DKK, og at vi til det salg vil have vare-, restaurant- og butikspersonaleomkostninger for mere end 200 mio. DKK. Det er fuldstændig useriøst at forvente, at en privat virksomhed vil tilrettelægge en sådan forretning.

Som sagt og skrevet mange gange tidligere, så har vi i Scandlines ingen holdning til, at et bredt flertal i Folketinget ønsker at bygge en Femern-tunnel. Men vi forventer, at en sådan beslutning hviler på et sagligt og seriøst grundlag herunder en fair og fagligt kompetent vurdering af konkurrencesituationen.

Den analyse, KPMG i al hemmelighed er blevet sat til at fremstille, ligger langt fra det konkurrencescenarie, som Scandlines tidligere har præsenteret for forligskredsen. Jeg forstår ikke, hvorfor Transport- og Bygningsministeriet aktivt har fravalgt at inddrage os og vores input. Det resulterer i, at udvalgets medlemmer bliver præsenteret for endnu en rapport, der er baseret på Intraplans simple trafiksimulering, COWIs udokumenterede påstand om et begrænset grænsehandelssegment tilsat helt åbenlyse banale fejl, fravær af helt almindelig forretningsforståelse og lidt gætværk.

Jeg håber, udvalget seriøst vil drøfte sagen med ministeren.

Vi står som altid til rådighed.

Med venlig hilsen
Scandlines Danmark ApS



Søren Poulsgaard Jensen
Adm. direktør