



Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget
Christiansborg
1240 København K

Scandlines Danmark ApS
Havneholmen 25, 8. sal.
1561 København V
Danmark

18. september 2018

Kære medlemmer af Transport-, Bygnings- og Boligudvalget,

Scandlines har bemærket, at Transport-, bygnings- og boligministeren efter godt to måneder har sendt sine svar på de spørgsmål, som et udvalgsmedlem stillede den 12. juli 2018. Det drejer sig om TRU, Alm. del spm. 714-719.

Som bekendt skrev vi den 12. juli til udvalget med bidrag til belysning af de spørgsmål, der blev stillet. Vores stilfærdige håb var, at vi i det mindste dermed kunne medvirke til, at ministerens svar ville forholde sig faktisk og nuanceret til de spørgsmål, der blev stillet.

Dette håb bliver imidlertid skuffet, når man læser ministerens svar, som på flere områder fremstiller centrale forhold misvisende og i enkelte, vigtige tilfælde mod bedre vidende. Det medvirker ikke til en fornuftig dialog at sætte kikkerten for det blinde øje, og jeg finder det derfor påkrævet at kommentere flere af svarene, idet jeg også henviser til det brev, som vi sendte til udvalgets medlemmer den 12. juli.

Svar på Spørgsmål 714 og 715 om priser

Ministeren har fuldstændig ret i, at Scandlines' priser i dag er mere differentierede end for 20 år siden. Det er imidlertid unuanceret grænsende til det forstemmende, når ministeren sammenligner selektivt udvalgte (høje) havnepriser i Scandlines med en gennemsnitstakst fra Femern A/S uden tilsvarende at sammenligne de mange færgepriser, som er lavere end Femern A/S' gennemsnitstakster.

Særligt forstemmende er det, når både ministeren og udvalget ved flere lejligheder er blevet fuldt informeret om, at Scandlines' faktiske prisgennemsnit ligger under det niveau, som Femern A/S benytter for biler og markant under niveauet for lastbiler. Vi har redegjort for denne forskel før, den er aldrig blevet modsagt, og vi dokumenterer det gerne for udvalget igen, så den meget centrale del i det økonomiske grundlag for Femern-beslutningen bliver klar og tydelig.

Ministerens svar på Spm. 715 rummer i øvrigt måske overraskende nyt om hele prisstrukturen? I hvert fald hævder ministeren, at han forventer, "... at det bliver billigere (at) benytte den faste forbindelse over Femern Bælt for langt de fleste rejsende." Nu er "langt de fleste" et vidt begreb,

men det er interessant – også for udvalgsmedlemmerne – at vide, om der er planer om at sænke gennemsnitstaksterne på tunnelen yderligere for at nærme sig Scandlines' priser, og hvordan det i givet fald påvirker projektets økonomi.

Svar på Spørgsmål 716 om adgang til Scandlines' havne

Ministeren overlader det til Femern A/S at besvare spørgsmålet. Det er ganske overraskende, idet

1. Femern A/S er Scandlines' kommende konkurrent, og
2. Femern A/S på ingen måde har kendskab til eller forudsætning for at bevare spørgsmålet.

Femern A/S har alene i ét enkeltstående tilfælde i 2012 været involveret i en sag om adgang til Rødby Færgehavn, nemlig da Femern A/S selv ønskede adgang til havnen se nedenfor.

Dette manglende historiske og faktuelle kendskab og indsigt kan være nogle af årsagerne til de manglende perspektiver samt det unøjagtige og i flere tilfælde direkte forkerte indhold i besvarelsen.

Den første sag om adgang til Scandlines' havne i Rødby og Puttgarden stammer fra 1997, da Scandlines var statsejet, og ministeriet har dermed 10 års erfaring med sagen at øse af, hvis man havde ønsket at give et komplet billede.

Helt grundlæggende har Scandlines siden 1997 – først som statsejet og senere i privat ejerskab – understreget, at der ikke var plads i havnene til en konkurrent. Havnene var og er fuldt udnyttede. Der har været mulighed for at etablere havneanlæg uden for de eksisterende anlæg, men det har der ikke været interesse for.

Det er ikke korrekt, at tilladelser til at besejle havnene er strandet ved domstolene. Den myndighed som var den primære instans i Tyskland – nemlig BundesKartellAmt – fremsendte en skrivelse i februar 2014, hvoraf det fremgik, at myndigheden formelt frafaldt sin tidligere beslutning fra januar 2010. Det var BundesKartellAmt, der fremførte årsagerne hertil, ikke Oberlandesgericht Düsseldorf, som det ellers fremgår af Femern A/S' svar. Og BundesKartellAmt fremførte **IKKE**, som det ellers fremgår af Femern A/S' svar, at en af årsagerne var "...parternes utilstrækkelige bidrag." BundesKartellAmt fremførte, at det var de norske rederiers manglende bidrag.

I 2012 modtog Scandlines en ansøgning fra Femern A/S om adgang til Rødby Færgehavn og om benyttelse af faciliteter i den østre del af havnen. Retten til adgang og benyttelse af faciliteterne tilhørte på det tidspunkt de norske rederier. Scandlines indbragte ansøgningen for Havneklagenævnet, idet det var Scandlines' opfattelse, at der ville være plads til de af Femern A/S planlagte aktiviteter. Havneklagenævnet fastholdt de norske rederiers rettigheder.

I hhv. februar og marts 2015 frafaldt de norske rederier skriftligt deres rettigheder, og Havneklagenævnet tilbagekaldte herefter de til de norske rederier tidligere tildelte rettigheder. Femern A/S har siden 2012 haft en aftale med Scandlines om adgang og benyttelse af de omtalte faciliteter, og siden 2015 har Femern A/S haft eneret.

Svar på Spørgsmål 717 om Scandlines' klager og sagsanlæg

Scandlines har gennem årene desværre set sig nødsaget til at korrigere diverse forkerte og misvisende udtalelser fra ministeriet og i særlig grad fra Femern A/S om Scandlines' virksomhed, service, priser og forretningsmuligheder, hvilket i sig selv er ganske påfaldende at skulle anholde over for en statsejet virksomhed. Den årelange påstand og forudsætning om, at Scandlines måtte indstille færgedriften efter en tunnelåbning, har været lige så skadelig for vores virksomhed, som den har været ubegrundet, og vi har naturligvis taget til genmæle, når det har været påkrævet.

Som udvalget ved, har det bl.a. betydet, at politisk pres langt om længe fik Femern A/S til at projektere med rimelige adgangsforhold til færgen i Danmark, hvilket vi takker for. På trods af stor politisk velvilje i Tyskland er det endnu ikke lykkedes at sikre tilsvarende rimelige forhold på den tyske side, og her forbeholder vi os naturligvis at måtte gå rettens vej for at sikre, at Femern A/S lader os og vores kunder beholde en brugbar vejadgang i Puttgarden.

Ministerens opremsning af sager er i øvrigt kun næsten komplet. Han glemmer, at det for Scandlines er vigtigt, at der i den tyske godkendelsesproces inkluderes en grundig vurdering af sejladsforhold under byggefasen, herunder en simulation af sejlforholdene, og at kunderne også i fremtiden vil have en god adgang til vores havn som de har det i dag. Samtidig glemmer ministeren også at nævne, at vi har påtalt fremstillingen af miljøpåvirkningen ved Femern-tunnelen, og hvordan færgedriften fremstilles i dette regnskab.

Vi var helst fri for klager og retlige skridt, men vi gør, hvad der er nødvendigt for at sikre fair konkurrenceforhold, transparente godkendelsesprocesser og tilfredsstillende vejadgang for Scandlines' kunder i både Danmark og Tyskland.

Svar på Spørgsmål 718 om information i salgsmaterialet fra 2007

Som tidligere nævnt er både vi og Scandlines' ejere underlagt fortrolighedsbestemmelser om indholdet af salgsmaterialet fra processen i 2007. Ministeren vælger i sit svar at referere til enkelte elementer uden at komme nærmere ind på det nærmest tumultariske forløb mellem sælgerne op til salget. Det er næppe heller særlig relevant. For Scandlines er det langt mere afgørende at sikre, at det statsejede selskab, som gennem mere end et årti har skullet etablere en konkurrent til Scandlines, afholdes fra at misbruge de fordele, som følger af statseje og massiv statsstøtte, til at bedrive unfair konkurrence.

Svar på Spørgsmål 719 om finansiering af tyske Femern-modstandere

Ministeren besvarer spørgsmålet med en række presseklip vedrørende Scandlines, og pressen synes at være en vigtig kilde til ministerens viden om og holdninger til sagen. Det er en skam.

Scandlines yder fra tid til anden bidrag til organisationer og borgere, der, ligesom vi, ønsker en ordentlig og oplyst proces om Femern-forbindelsen. Det ligger langt fra at "finansiere tyske Femern-modstandere", når vi betaler konsulenthonorar til miljøorganisationer for at rådgive om vores hybridfærger, eller når vi støtter lokale kræfter på Femern, så de kan få bistand til at deltage

i den meget komplicerede og omkostningstunge godkendelsesproces, som nu engang skal følges i Tyskland. Vi "finansierer" ikke modstanden – den er så rigeligt repræsenteret, særligt i Tyskland.

Vi må i øvrigt være en af de eneste virksomheder i Nordeuropa, som får kritik for at samarbejde med miljøorganisationer, men vores økonomiske muligheder blegner selvfølgelig ynkeligt i sammenligning med de midler, som Femern A/S og en lang række hel- og halvoffentlige støtteorganisationer anvender på PR-bureauer og marketing for at overbevise skeptikere og bekymrede borgere i Danmark og i Tyskland om tunnelprojektets lyksaligheder. Vi har tidligere spurgt ministeren om det økonomiske omfang af de mangeartede og skatteyderfinansierede initiativer – uden at få svar.

Vi tror fortsat mere på dialog end på brevvekslinger, og Scandlines står naturligvis til rådighed for udvalget og orienterer gerne yderligere, hvis udvalgets medlemmer ønsker det.

Med venlig hilsen
Scandlines Danmark ApS



Søren Poulsgaard Jensen
Adm. direktør