



Fanø, d. 10. juni, 2005.

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

VEDR.: Salget af Scandlines.

Dette brev er en opfølgning dels på en tidligere henvendelse til udvalget af februar 2002, dels på et brev sendt til transportministeren for et par måneder siden (kopi vedlagt). Årsagen til denne henvendelse er de stadig kraftigere rygter om et nært forstående salg af Scandlines.

"Foreningen Fanøfærgeriet" blev stiftet i januar 2002 som en reaktion på rygter, der dengang verserede om et nært forestående salg af Scandlines, og dermed af Fanøfærgeriet. Et salg til Stena line var gået i vasken i 1999, men da det var ejernes erklærede hensigt at sælge rederiet, måtte vi tage situationen alvorligt. Færgeriet er Fanøs livline, og dets betydning for lokalsamfundet kan næppe overvurderes. Lokalt befrygtedes det, at et ejerskifte ville medføre endnu ringere lokal indflydelse på service- og prisniveau, og opbakningen bag foreningen var massiv.

Foreningens formål er

- dels at få ejerskabet af Fanøfærgeriet på lokale hænder for at sikre de lokale interesser, mens driften skal varetages af en professionel operatør,
- dels at forbedre forholdene for brugerne. I den mellemliggende periode har foreningen derfor koncentreret sig om serviceforbedringer, og kan her tage æren af indførelsen af bl. a. pensionistbilletter og en brugervenlig omlægning af den automatiske billettering af biler med passagerer.

Foreningen fremførte i maj 2002 sine synspunkter på møde med trafikminister Flemming Hansen, som imidlertid blot henviste til Scandlines. Fanøs borgmester havde på samme tid fået ministerens forsikring om, at "ruten ikke blev solgt i hans ministertid". Scandlines har efterfølgende på alle halvårlige møder med foreningen hævdet, at ruten ikke er til salg.

Igennem det sidst halve år er rygterne om et nært forestående salg af Scandlines taget til, og det er den almindelig opfattelse, at det kun var udskrivelsen af valget i Tyskland, der forhindrede salgsbeslutningen i at blive effektueret. Foreningen anser dette for at være en himmelsendt lejlighed til igen at fremføre sine synspunkter over for beslutningstagerne, før det er for sent.

Når vi ikke hidtil er blevet taget alvorligt, er det formodentlig fordi vi ikke har formået at få vort budskab igennem på en overbevisende måde. Vi skal derfor tillade os at skitsere vore hensigter igen:

FINANSIERING

Foreningen mener ikke, at finansieringen af et køb af Fanøfærgeriet bliver noget problem. Det er hensigten at gøre Fanøfærgeriet til et folkeaktieselskab med A-aktier til fastboende og sommerhusejere for at sikre den lokale indflydelse, og B-aktier til andre investorer for at sikre en bred investorbasis.

Der er imidlertid ingen mening i at etablere selskabet før det vides, om ruten kan erhverves, men forhåndstilkendegivelser fra foreningens medlemmer og andre tyder på en stor investeringslyst.

Fordelene ved folkeaktier er indlysende:

- Lokale kræfter får en direkte og konstant indflydelse på færgeriet, og dermed Fanøs udvikling.
- Aktionærerne vil som brugere være interesseret i en rimelig service og rimelige priser, og vil derfor ikke have interesse i at skamride selskabet.
- De lokale aktionærer vil – i modsætning til uassocierede ejere – ikke blot fokusere på investeringens afkast; for dem vil udviklingen af lokalsamfundet og dets erhvervsliv være mindst lige så vigtige kriterier.

DRIFT

Det er hensigten at ejerselskabet engagerer en professionel operatør til at tage sig af driften af færgeriet, så det drives mindst lige så godt som Scandlines nu gør det. Foreningen har etableret en "short list" af potentielle operatører.

FORDELE FOR LOKALSAMFUNDET

I dag er det sådan, at Fanø ikke får noget provenu fra færgeriet ud over passagerafgift og udleje af arealer. Et ejerselskab hjemmehørende på Fanø ville medføre store lokale skatte- og beskæftigelsesmæssige fordele, for slet ikke at tale om den direkte indflydelse på færgeriet og dermed på Fanøs hovederhverv, turismen.

Allerede nu ligger Fanøfærgeriet uden for Scandlines' geografiske kerneområde i Baltikum, og det vil højst sandsynligt også udgøre en "blindtarm" for købere af Scandlines. Man kan derfor forudse, at Fanøfærgeriet alligevel ender med at blive solgt fra med ukendte konsekvenser for priser og serviceniveau.

Foreningen Fanøfærgeriet skal hermed anmode Trafikudvalget om en forkøbsret til ruten mod efterfølgende at kunne demonstrere

- at finansieringen er mulig (som et naturligt led heri er det nødvendigt at etablere det prisleje for ruten), og
- at en driftsaftale kan indgås.

Vi kan ikke forestille os at Trafikudvalget skulle sidde denne anmodning overhørig, idet ordningen vil være neutral for den danske Stat, men give store lokale fordele.

Vi ser frem til Deres positive tilbagemelding, og står naturligvis til rådighed med yderligere oplysninger.

Med venlig hilsen,



Peter Willumsen
(formand)

CC: Transportminister Flemming Hansen, Frederiksholms Kanal 27, 1220 København K

Fanø, den 18. marts, 2002

Trafikminister Flemming Hansen
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

BILAG

Vedrørende: Fanøfærgeriet

Kære Flemming Hansen,

Tak for brevet af 8. februar vedrørende "Foreningen Fanøfærgeriets" ønske om at bringe Fanøfærgeriet på lokale hænder.

Vi sætter pris på Ministerens forståelse for, at færgebetjeningen er af allerstørste vigtighed for lokalsamfundet.

Desuden påskønner vi, at Ministeren ikke på forhånd udelukker at intervenere til fordel for lokalsamfundet gennem en udskillelse af Fanøfærgeriet fra Scandlines. Dette er specielt relevant i den nuværende situation, hvor Scandlines efter sigende står over for store organisatoriske og tilhørsmæssige omvæltninger.

Derimod deler vi ikke Ministerens begejstring over aftalen indgået i januar d.å. mellem Scandlines og Fanø Byråd. Foreningen har fået foretaget en juridisk vurdering af aftalen. Kommentarerne herfra er indføjjet i vedlagte kopi af aftalen.

Den juridiske vurdering viser meget klart, at Fanø Byråd ikke har reel indflydelse på hverken sejlplan eller prisstigninger. Tværtimod giver aftalen indtryk af at være meget fordelagtig for Scandlines, som med den i hånden kan gøre næsten hvad som helst, for Fanø Byråd har ingen forhandlings-, indsigelses- eller vetoet på noget anliggende. Det viste sig da også ved, at billetpriserne i gennemsnit steg ikke mindre end 11% ved årsskiftet. Den eneste indflydelse Fanø Byråd havde i den forbindelse, var på de enkelte billettypers stigning, men ikke på det faktum, at Scandlines ensidigt og uden dokumentation kunne bestemme, at rederiet skulle have 11% mere i kassen. Ifølge aftalen kan Scandlines faktisk gennemføre billetprisstigninger på Fanøfærgeriet baseret på omkostningsstigninger i andre dele af rederiet.

Der er så mange problematiske forhold i aftalen, at den langt fra giver den sikkerhed for god færgebetjening med rimelige priser og indflydelse, som lokalsamfundet både ønsker og fortjener. Faktisk er der tale om en narresut af en aftale, som burde genforhandles snarest muligt mellem ligeværdige parter. Hvis Trafikministeren kunne udvirke en sådan genforhandling, ville de lokale interesser og behov i høj grad kunne tilfredsstilles. For Foreningen Fanøfærgeriet er der imidlertid ingen tvivl om, at befolkningen på Fanø er bedst tjent med, at færgeriet bliver bragt på lokale hænder.

Der er fortsat mange forhold, der bør drøftes. Det er Foreningens håb, at dette kan ske i form af et møde i Ministeriet eller her på Fanø, alt efter Ministerens ønske.

Med venlig hilsen,

cc: Folketingets Trafikudvalg, Christiansborg, 1240 København K.