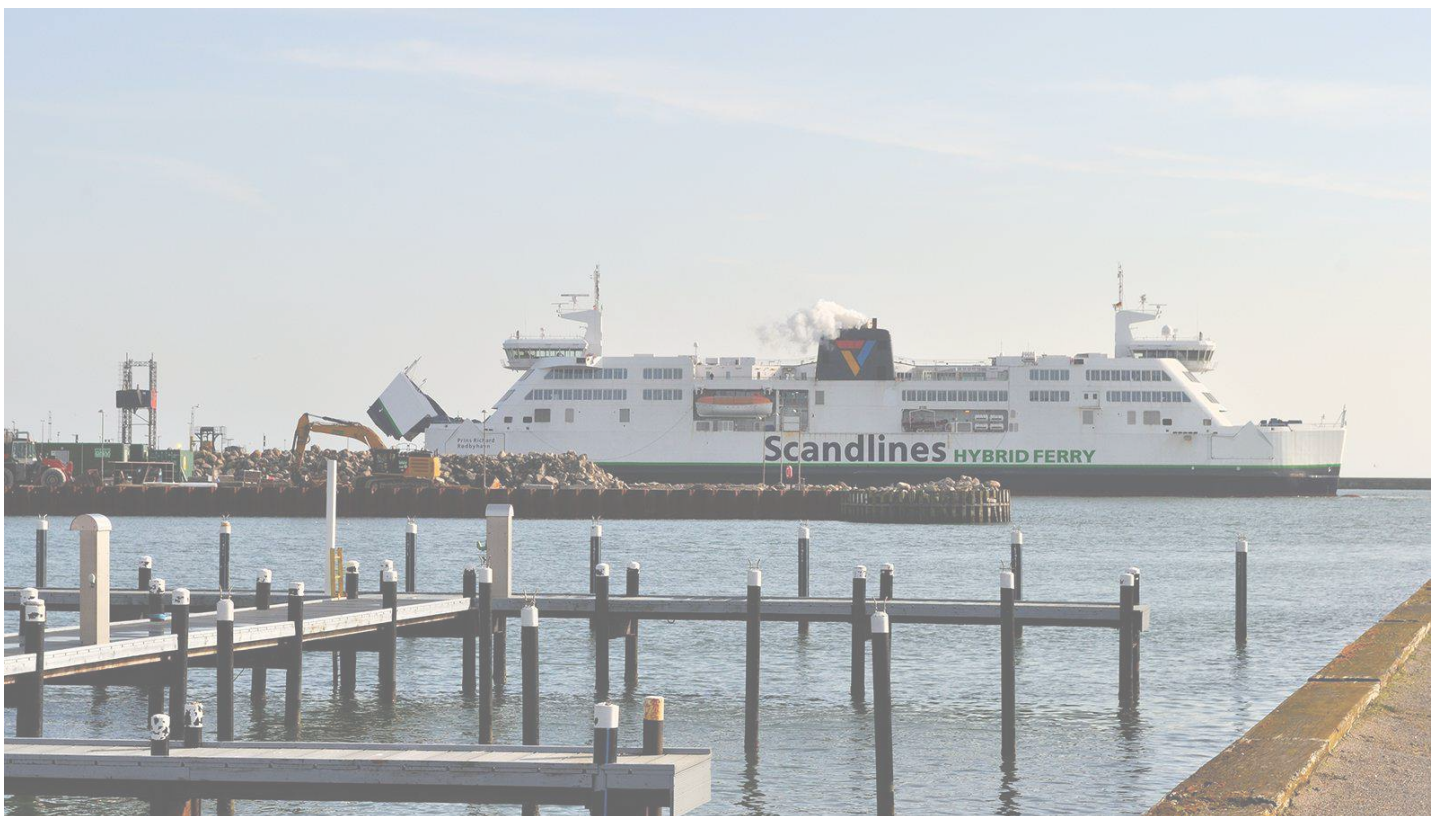


Markedsvurdering af færgetrafikken mellem Østdanmark og Tyskland

Baggrundsrapport

Udarbejdet for Transport-, Bygnings- og Boligministeriet



Kolofon

Udarbejdet af: Thomas Odgaard, Claus Bjørn Galbo-Jørgensen, Emil Foged, Agnete Nielsen og Malene Buch-Larsen

Dato: 7. februar 2019

Kontakt

Incentive, Holte Stationsvej 14, 1., 2840 Holte

T. 61 333 500, M. kontakt@incentive.dk

incentive.dk

Indholdsfortegnelse

1	SAMMENFATNING	4
2	INDLEDNING	16
3	OM SCANDLINES	18
4	PERSONTRANSPORT: MARKEDSAFGRÆNSNING	26
5	PERSONTRANSPORT: HAR SCANDLINES EN DOMINERENDE STILLING?	44
6	PERSONTRANSPORT: MISBRUGER SCANDLINES EN DOMINERENDE STILLING PÅ MARKEDET, HVOR DE ER DOMINERENDE?	49
7	PERSONTRANSPORT: MISBRUGER SCANDLINES EN DOMINERENDE STILLING FOR AT OPNÅ FORDELE PÅ ANDRE MARKEDER?	71
8	GODSTRANSPORT	85
9	BILAG A. TEKNISK BILAG	97
10	BILAG B. OM SCANDLINES	98
11	BILAG C. PERSONTRANSPORT: MARKEDSAFGRÆNSNING	100
12	BILAG D. PERSONTRANSPORT: MISBRUGER SCANDLINES EN DOMINERENDE STILLING PÅ MARKEDET, HVOR DE ER DOMINERENDE?	109
13	BILAG E. PERSONTRANSPORT: MISBRUGER SCANDLINES EN DOMINERENDE STILLING FOR AT OPNÅ FORDELE PÅ ANDRE MARKEDER?	119
14	BILAG F. GODSTRANSPORT	121
15	REFERENCER	127

1 Sammenfatning

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har bedt Incentive om at belyse, om Scandlines har en dominerende stilling – og om der er indikationer på, at Scandlines i givet fald misbruger sin dominerende stilling.

Konkurrencelovgivningen giver ikke håndfaste retningslinjer for, hvornår en virksomhed er dominerende, og hvornår der er tale om misbrug. Der lægges i stedet op til helhedsvurderinger baseret på flere forhold. Derfor er ambitionen med denne analyse ikke at nå frem til klare og entydige konklusioner, men derimod at præsentere veldokumenterede og klart formidlede delanalyser, som kan indgå i en konkurrenceretlig helhedsvurdering. Mere specifikt tilvejebringer vi i denne rapport en række delanalyser, der muliggør en konkurrenceretlig vurdering af de spørgsmål, der fremgår af tabel 1.

Efter en kort beskrivelse af Scandlines' aktiviteter m.m. ser vi først spørgsmålene i relation til persontransport, dernæst ser vi på godstransport.

Tabel 1

Centrale analysespørgsmål for person- og godstransport

Tema	Analysespørgsmål
Tema 1. Dominerende stilling	Hvordan afgrænses markedet, som Scandlines opererer på? Har Scandlines en dominerende stilling?
Tema 2. Misbrug på marked med dominerende stilling	Tager Scandlines urimeligt høje priser? Holder Scandlines konkurrenter ude af markedet?
Tema 3. Misbrug på afledte markeder	Udnytter Scandlines en eventuelt dominerende stilling på kernemarkedet til at opnå fordele på afledte markeder?

1.1 Om Scandlines

Scandlines ejer og driver to færgeruter, Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock, mellem Danmark og Tyskland, jf. tabel 2. Disse to ruter har i mere end 20 år været de eneste passager- og gods-færgeruter mellem Østdanmark¹ og Tyskland.

Ombord på færgerne driver Scandlines catering og shopping. Derudover driver Scandlines BorderShops i Puttgarden og Rostock samt et Easymarked i Rostock.

¹ Øst for Storebælt, ekskl. Bornholm.

Scandlines ejer havneinfrastrukturen i Rødby, Puttgarden og Gedser. Derudover har Scandlines langtidsleaset infrastruktur i Rostock.

Rødby-Puttgarden tegnede sig i 2017 for 82% af Scandlines' passagertrafik og 79% af Scandlines' godstrafik, jf. tabel 2.

Tabel 2 **Fordeling af gods- og persontransport på Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock i 2017**

	Persontransport (1.000 personbiler)	Godstransport (1.000 'trailers')
Rødby-Puttgarden	1.504 (82%)	534 (79%)
Gedser-Rostock	336 (18%)	139 (21%)
I alt	1.840 (100%)	672 (100%)

Kilder: Danmarks Statistik, SKIB32.

Note: Sum af lastvogne med/uden anhænger, sættevogne med/uden forvogn og modulvogntog med/uden forvogn.

Økonomiske nøgletal

I 2017 omsatte Scandlines for 3,6 mia. kr. og realiserede et resultat fra ordinær drift på 1,4 mia. kr., jf. tabel 3. Scandlines' samlede EBITDA-margin var i 2017 40%. For den trafikrelaterede del var EBITDA-marginen 50%.

Tabel 3 **Scandlines, regnskab, 2017, mio. DKK**

	Trafik	BorderShops	I alt
Omsætning	2.622	1.006	3.628
Resultat af ordinær drift, ekskl. særlige poster (tilbagevendende EBITDA)	1.319	127	1.445
EBITDA-margin	50%	13%	40%

Shopping

Mere end 1,5 mio. kunder besøgte i 2017 Scandlines' BorderShops i Puttgarden og Rostock. Samme år omsatte Scandlines for 135 mio. EUR i sine BorderShops. Dette beløb svarer til ca. 1 mia. kr. Scandlines' BorderShops er placeret tæt på færgelejet i både Puttgarden og Rostock.

Loyalitetsprogram

Scandlines har et loyalitetsprogram, SMILE, der giver adgang til at købe billetter til lavere priser, optjene bonuspoint m.m. I 2017 havde Scandlines 550.000 medlemmer af SMILE.

1.2 Persontransport: Markedsafgrænsning

For at kunne vurdere, om Scandlines har en dominerende stilling, er det først nødvendigt at afgrænse det relevante marked.

Den endelige markedsafgrænsning baserer sig på en samlet konkurrencejuridisk og konkurrenceøkonomisk vurdering af flere forhold, som typisk foretages af konkurrencemyndighederne. Vi foretager derfor ikke en endelig konklusion omkring markedsafgrænsningen her.

Det relevante marked består af det relevante **produktmarked** og det relevante **geografiske marked**. Ved det relevante produktmarked forstås markedet for alle de produkter eller tjenesteydelser, som forbrugeren anser for indbyrdes substituerbare på grund af deres egenskaber, pris og anvendelsesformål. Ved det relevante geografiske marked forstås det område, hvor de deltagende virksomheder er involveret i udbud af og efterspørgsel efter produkter eller tjenesteydelser, og som har tilstrækkeligt ensartede konkurrencevilkår og kan skelnes fra de tilstødende områder, fordi konkurrencevilkårene dér er meget anderledes.

I relation til markedsafgrænsningen viser vi blandt andet følgende:

Det relevante produktmarked

- Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har i forbindelse med en tidligere afgørelse fundet, at det relevante produktmarked kunne afgrænses til transport af passagerer, køretøjer og gods med færge.
- Analyser af den kommende faste forbindelse over Femern Bælt viser, at kun 7% af den forventede passagervækst kommer fra andre transportmidler. Dette indikerer, at eksempelvis fly formentlig ikke er en del af det relevante produktmarked.

Det relevante geografiske marked set fra efterspørgselssiden

- Ved rejser mellem Østdanmark og kontinentet har Scandlines en konkurrencefordel over for Storebæltsbroen på mindst 100 kr. målt i de generaliserede rejseomkostninger (GRO) for mellem 63% og 84% af rejserne i forskellige scenarier for de relevante parameterværdier. GRO er et udtryk for passagerernes samlede omkostning ved rejsen udtrykt i kroner, og det inkluderer både monetære og ikke-monetære omkostninger. Tidsforbruget ved rejsen indgår som et væsentligt element i GRO.
- Hvis billetprisen på Scandlines var på et lavere niveau svarende til gennemsnittet for andre færgeruter, ville færgerne have en konkurrencefordel på mindst 100 kr. målt i GRO for mellem 82% og 88% af rejserne i de forskellige scenarier.
- Rejser mellem Sverige og kontinentet udgør en ikke ubetydelig del af trafikken på Rødby-Puttgården. Der er en række alternative, direkte færgeruter mellem Sverige og Tyskland/Polen. Disse færgeruter har dog et markant anderledes udbud med lavere

frekvens, længere sejltider og kortere køreafstande sammenlignet med ruten via Scandlines' færger.

Udbudssubstitution

- Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har tidligere vurderet, at der ikke er udbudssubstitution fra andre udbydere af færgefart eller udbydere af passagertransport via land og luft.
- Scandlines ejer havnene i Puttgarden, Rødby og Gedser, hvilket yderligere kan gøre det vanskeligt for andre udbydere at træde ind på markedet.
- Udsigten til en kommende fast forbindelse over Femern Bælt reducerer yderligere sandsynligheden for, at andre udbydere vil etablere konkurrerende færgedrift parallelt med Scandlines' ruter.

1.3 Persontransport: Har Scandlines en dominerende stilling?

Det er forbudt for en virksomhed at misbruge en dominerende stilling, jf. Konkurrenceloven §11 og EUF-traktaten artikel 102. En virksomhed siges at have en dominerende position, hvis den har en økonomisk magtposition, som sætter den i stand til at hindre, at der opretholdes en effektiv konkurrence på det relevante marked, idet den kan udvise en i betydeligt omfang uafhængig adfærd over for sine konkurrenter og kunder og i sidste instans over for forbrugerne.

Vurderingen af, om en virksomhed har en dominerende stilling, er en helhedsbedømmelse. I denne helhedsbedømmelse er det centralt at vurdere, om virksomheden kan handle uafhængigt.

I relation til vurderingen af, om Scandlines har en dominerende position, viser vi blandt andet følgende:

- Scandlines havde i 2017 en markedsandel på mellem 54% og 100% på markedet for transport af køretøjer med passagerer afhængig af den valgte geografiske markedsafgrænsning.
- En markedsandel på 50% eller derover kan i sig selv udgøre bevis for, at en virksomhed har dominerende stilling.
- Storebæltsbroen agerer ikke som en kommerciel aktør, hvilket potentielt kan bidrage til, at Scandlines i højere grad kan handle uafhængigt på markedet.

1.4 Persontransport: Misbruger Scandlines sin dominerende stilling på markedet, hvor de er dominerende?

En dominerende virksomhed misbruger sin stilling, når den udnytter sin position på en sådan måde, at det skader konkurrencen på markedet. Der kan typisk være tale om to typer af misbrug:

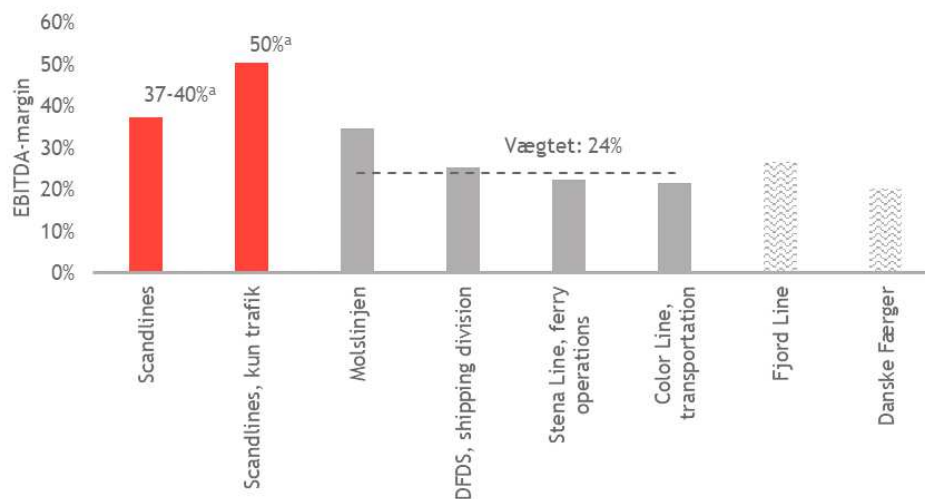
1. **Ekskluderende misbrug:** At skade konkurrenter eller holde dem ude af markedet, eksempelvis ved at tilbyde konkurrenternes kunder særligt store rabatter.
2. **Udnyttende misbrug:** At udnytte, at virksomheden ikke er udsat for konkurrence, ved eksempelvis at tage urimeligt høje priser til skade for forbrugerne.

I relation til dette viser vi blandt andet følgende:

Sammenligning af profitmarginer

- Indtjeningsgraden i Scandlines målt på EBIT-margin var i 2017 92% over gennemsnittet for andre selskaber.
- Indtjeningsgraden i Scandlines målt på EBITDA-margin var 55-109% over gennemsnittet for andre selskaber, jf. figur 1.
- En tidligere analyse fra KPMG af indtjeningen i 2014 fandt lignende resultater.

Figur 1 Sammenligning af EBITDA i 2017 på tværs af selskaber

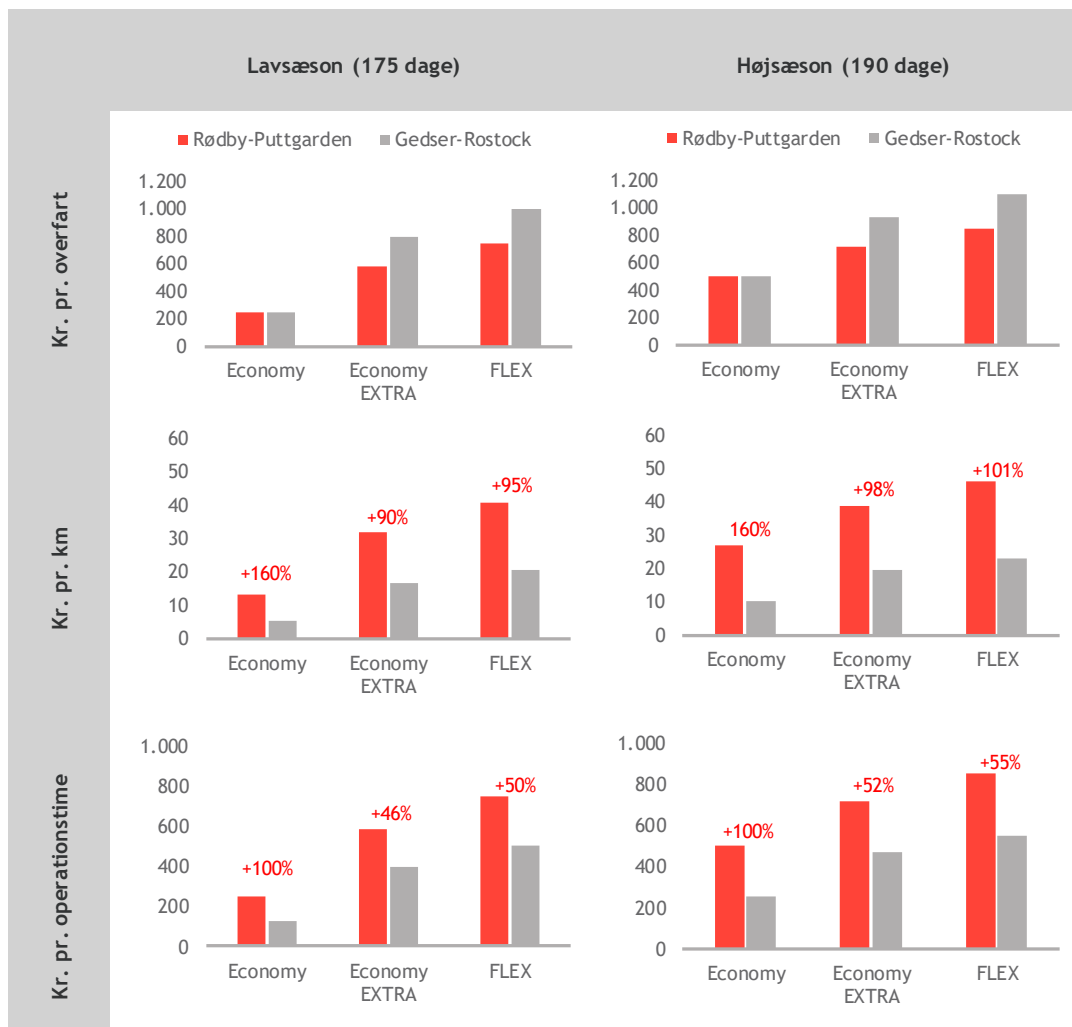


Kilde: Scandlines (2018), Molslinjen (2018), Danske Færger (2018), DFDS (2018), Stena Line (2018) og Fjord Line (2018).
Note: Data for Fjord Line omfatter alene januar-september og indgår derfor ikke som peer. Danske Færger har væsentlig anderledes forretningsmodel og indgår derfor ikke som peer.
^a Tilbagevendende EBITDA-margin (se evt. nærmere i bilag B).

Scandlines' prisstruktur og sammenligning mellem Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock

- Scandlines sælger billetter på Rødby-Puttgarden til meget forskellige priser. En standard enkeltbillet i højsæsonen koster eksempelvis 715 kr., mens en SMILE Grænsehandelsbillet koster 299 kr. tur/retur.
- Listepriisen pr. km er 90-160% højere på Rødby-Puttgarden end på Gedser-Rostock, jf. figur 2.
- Listepriisen pr. operationstime er 46-100% højere på Rødby-Puttgarden end på Gedser-Rostock, jf. figur 2.

Figur 2 **Listepriser på Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock**
(procentsats angiver merpris for Rødby-Puttgarden)



Kilde: Egne beregninger baseret på listepriser og sejltider fra scandlines.dk samt afstande fra Shippax (2018). Se også tabel 15.

Sammenligning af priserne på Rødby-Puttgarden med andre rederiers prissætning

- Prissammenligningen med andre operatører er afhængig af, hvornår man rejser, og hvornår man bestiller billetten.
- Vores analyse viser, at Scandlines' pris på Rødby-Puttgarden er højere end de andre operatørers gennemsnitlige prissætning ved 11 ud af 12 undersøgte rejsetidspunkter. I figur 3 har vi illustreret priseniveauet for én rejsedag. Prikkerne i figuren repræsenterer prisen og distancen på en konkret returbillet for de forskellige ruter. Den grå prikkede linje (trendlinjen) indikerer, hvilken pris de andre rederier i gennemsnit tog for deres

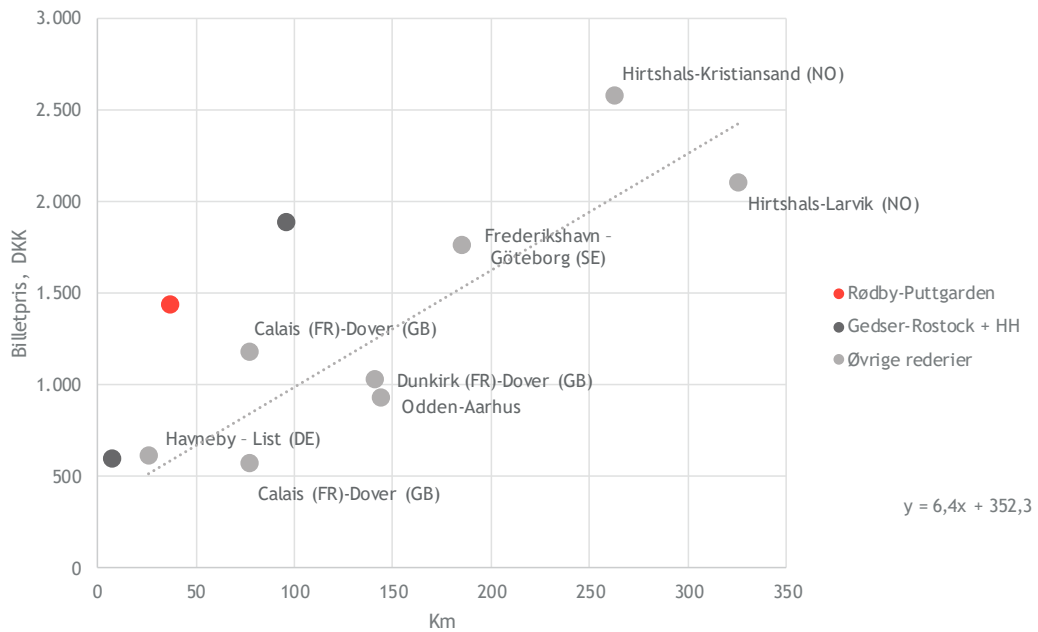
færebilletter på de undersøgte afgang.² Trendlinjen afspejler, at prisen for en returbillet hos de øvrige rederier i gennemsnit kan beregnes som en "startpris" på 352,3 kr. plus 6,4 kr. pr. km. Med en samlet overfartslængde på ca. 37 km (tur/retur) skulle en færebillet til Rødby-Puttgarden have kostet ca. 589 kr. tur/retur, hvis prisen skulle have svaret til de øvrige rederiers gennemsnitlige adfærd. I praksis var prisen for den pågældende returrejse hos Scandlines 1.436 kr. Prisen var således 144% højere end benchmarken.

- Afvigelsen varierer mellem at være 220% højere og 9% lavere for en returbillet på de udvalgte rejsedage.
- I sammenligningen tager vi hensyn til sejladsens længde samt omkostningerne ved havneophold.

Figur 3

Prisen på billigste tilgængelige færebillet (tur/retur) og distance for udvalgte ruter

Udrejse: fredag d. 19. okt. kl. 18. Hjemrejse: lørdag d. 20. okt. kl. 20. Undersøgt d. 18. okt.



Kilde: Rederiers hjemmesider. Dataindsamling af Incentive.

Note: Hver prik repræsenterer overfartens distance og prisen på de udvalgte ruter. Gedser-Rostock og Scandlines Helsingør-Helsingborg indgår ikke i trendlinjen. Trendlinjen er baseret på en OLS-regression.

² Ekskl. Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock samt Helsingør-Helsingborg, der markedsføres under Scandlines' brand.

Scandlines' historiske prisudvikling på Rødby-Puttgarden

- Scandlines indførte sin nuværende prisstruktur i foråret 2010.
- Scandlines har i perioden 2011 til 2018 hævet prisen på standardbilletten med 16-30%, mens de øvrige forbrugerpriser i samfundet er steget med 6%. Priserne på Scandlines' Economybilletter har i samme periode været uændret eller er faldet.
- I perioden 2007 til 2011 har Scandlines hævet prisen på en standardbillet med 7% i lavsæsonen og 47% i højsæsonen. I samme periode steg forbrugerpriserne med 10%.
- Scandlines indførte de billigere Economybilletter i foråret 2010. Vi har ikke kendskab til Scandlines' rabatter før indførelsen af den nuværende prisstruktur.
- I 2011 udgjorde standardbilletter 59% af billetsalget målt på volumen, mens Economy- og Flexbilletter mv. udgjorde 7% af salget. Den resterende andel var shopping- og 1-dagsbilletter.

1.5 Persontransport: Misbruger Scandlines sin dominerende stilling for at opnå fordele på andre markeder?

Vi har analyseret en række fakta, som ud fra en økonomisk synsvinkel kan være relevant at tage i betragtning, hvis man skal vurdere, om Scandlines misbruger en eventuelt dominerende stilling inden for færgetransport til at opnå fordele på andre markeder.

Konkret ser vi nærmere på Scandlines' aktiviteter i relation til grænsehandel samt miniferier og forlystelsesture (herunder shoppingture) i Nordtyskland.

Vi viser blandt andet følgende:

Grænsehandel

- Scandlines udbyder grænsehandelsbilletter på Rødby-Puttgarden-overfarten med rabatter på mellem 70% og 90% sammenlignet med køb af to standardbilletter.
- Billetvilkårene indeholder en begrænsning af, hvor lang tid kunderne kan opholde sig i Tyskland.
- Scandlines ejer en grænsehandelsbutik, BorderShop, der ligger lige ved siden af færgelejet i Puttgarden, mens de nærmeste konkurrenter er i byen Burg, som ligger ca. 10-12 minutters kørsel væk.

- Det er muligt at køre til konkurrenternes butikker inden for tidsbegrænsningen, men det er nemmere for kunderne at overholde tidsbegrænsningen, hvis de kører til BorderShop.
- Data fra Google indikerer, at kunderne bruger længere tid i BorderShop end i konkurrenternes butikker. Én mulig forklaring kan være, at mindre tilgængelig shoppetid begrænser den faktiske shoppetid.
- Scandlines laver betydelig fælles markedsføring af færgerne og BorderShop. Der sker gennem nyhedsbreve, på Scandlines' hjemmeside, ved fælles rabatter og ved markedsføring for BorderShop i havnene, blandt andet med tydelig vejvisning fra færgelejet i Puttgarden til BorderShop, samt ombord på færgerne, herunder ved højtalerkald.
- I Scandlines' fordelsprogram, SMILE, som kunderne skal være medlem af for at få adgang til de billigste færgebilletter, er der desuden fælles optjening af rabatpoint i færgerne og i BorderShop.

Miniferie og forlystelsesture i Nordtyskland

- Scandlines udbyder en række special- og kombinationsbilletter til miniferier og forlystelsesture i Nordtyskland.
- McArthurGlen-billetten omfatter betydelige rabatter, som er betinget af, at kunden rent fysisk møder op i McArthurGlens outletcenter i Neumünster. Billettypen kan give dette outletcenter en fordel i konkurrencen. Vi har ikke kendskab til, hvorvidt konkurrerende outletcentre eller butikcentre kan opnå tilsvarende aftaler med Scandlines.
- Scandlines har også en aftale med forlystelsesparken Hansa-Park, som ligeledes omfatter betydelige rabatter.
- Endvidere har Scandlines samarbejde med rejsebureauer om salg af pakkerejser med hotel og færge, eksempelvis til miniferier i Berlin. Vores undersøgelser indikerer, at disse pakkerejser typisk ikke er forbundet med særlige rabatter, og at hotelopholdet og færgebilletten ofte kan købes til næsten samme pris ved separate køb.

1.6 Godstransport

Nedenfor har vi opsummeret vores vurderinger af Scandlines' aktiviteter inden for godstransport. Generelt er der væsentligt færre data til rådighed for disse analyser end for de tilsvarende for persontransport. Det skyldes blandt andet, at rabatter ikke er offentligt tilgængelige hos Scandlines og en række andre ruter. Gennemgangen af Scandlines' lastbiltrafik er derfor noget mere kortfattet end gennemgangen af persontrafikken.

Vi viser blandt andet følgende:

Hvad er den relevante markedsafgrænsning?

- Langt hovedparten af væksten i lastbiltrafikken over Femern Bælt ved en kommende fast forbindelse forventes at komme fra overflytning af lastbiler fra andre ruter, mens modalskift til jernbane kun forventes at spille en mindre rolle. Det indikerer, at transport af gods med bane ikke er en del af det relevante produktmarked.
- Data fra Landstrafikmodellen indikerer, at transporter til og fra Sverige har relativt stor betydning for Rødby-Puttgarden. Her kan de direkte færgeruter over Østersøen være et relevant alternativ til Scandlines' færger.
- De trafikale prognoser fra Femern Bælt-forbindelsen estimerer, at den faste forbindelse vil medføre en forholdsvis behersket vækst i lastbiltrafikken på 9%, selv ved en så markant opgradering af korridoren som anlæggelsen af en fast forbindelse. Dette indikerer, at substitutionen mellem Scandlines' ruter og de øvrige færgeruter er moderat.
- Femernprognoserne og en konkurrencefladeanalyse mellem Rødby-Puttgarden og Storebæltsforbindelsen indikerer, at substitutionen mellem Scandlines' færger og Storebæltsbroen er begrænset; afhængig af kørselsomkostningerne for lastbiler og af Scandlines' rabatter til deres fragtkunder.

Har Scandlines en dominerende stilling?

- Hvis man anlægger en snæver geografisk afgrænsning og alene betragter færgerne mellem Østdanmark og Tyskland, så har Scandlines en markedsandel på 100%.
- Med en bredere geografisk afgrænsning, hvor man medregner Østersøfærgerne, så var Scandlines' markedsandel 31% i 2017.

Misbruger Scandlines sin dominerende stilling på markedet, hvor de er dominerende?

- Scandlines' listepreiser for lastbiler er omtrent de samme på Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock, selvom sejltiden og -distancen er markant kortere på Rødby-Puttgarden.
- Opgjort pr. km er listepreisen 153% højere på Rødby-Puttgarden end på Gedser-Rostock.
- Opgjort pr. operationstime er listepreisen ca. 95% højere på Rødby-Puttgarden sammenlignet med Gedser-Rostock.
- Vi har ikke identificeret relevant offentligt tilgængelig information om Scandlines' og andre rederiers eventuelle rabatstruktur over for deres fragtkunder. Vi vurderer på den baggrund, at det ikke er retvisende at sammenligne listepreiserne på tværs af rederier.

Misbruger Scandlines en dominerende stilling til at opnå fordele på andre markeder?

- Scandlines tilbyder køb af transitbilletter, som gælder til både Helsingør-Helsingborg-overfarten (som drives af HH Ferries) og Rødby-Puttgarden eller Gedser-Rostock.
- Besparelsen ved at købe en transitbillet sammenlignet med prisen på to enkeltbilletter udgør 2-10% (ekskl. eventuelle øvrige rabatter).

2 Indledning

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har bedt Incentive om at belyse, om Scandlines har en dominerende stilling – og om der er indikationer på, at Scandlines i givet fald misbruger sin dominerende stilling.

Konkurrencelovgivningen giver ikke håndfaste retningslinjer for, hvornår en virksomhed er dominerende, og hvornår der er tale om misbrug. Der lægges i stedet op til helhedsvurderinger baseret på flere forhold.

Derfor er ambitionen med denne analyse ikke at nå frem til klare og entydige konklusioner, men derimod at præsentere veldokumenterede og klart formidlede delanalyser, som kan indgå i en konkurrenceretlig helhedsvurdering.

Tilgang og struktur i rapporten

Mere specifikt tilvejebringer vi i denne rapport en række delanalyser, der muliggør en konkurrenceretlig vurdering af de spørgsmål, der fremgår af tabel 4.

Tabel 4 **Centrale analysespørgsmål for person- og godstransport**

Tema	Analysespørgsmål
Tema 1. Dominerende stilling	Hvordan afgrænses markedet, som Scandlines opererer på? Har Scandlines en dominerende stilling?
Tema 2. Misbrug på marked med dominerende stilling	Tager Scandlines urimeligt høje priser? Holder Scandlines konkurrenter ude af markedet?
Tema 3. Misbrug på afledte markeder	Udnytter Scandlines en eventuelt dominerende stilling på kernemarkedet til at opnå fordele på afledte markeder?

Rapporten fokuserer primært på Scandlines' rute mellem Rødby og Puttgarden, som står for ca. 80% af Scandlines' trafik. I analysen af, hvorvidt Scandlines har en dominerende stilling, inddrager vi Gedser-Rostock og tager højde for, at Scandlines også driver denne rute.

Rapporten er struktureret som følger:

I afsnit 3 beskriver vi kort Scandlines' aktiviteter, økonomiske resultater og selskabsstruktur. Afsnit 4-7 omhandler persontransport. I afsnit 4 redegør vi for markedsafgrænsningen, mens vi i afsnit 5 ser på, om Scandlines har en dominerende position. I afsnit 6 belyser vi fakta i relation til spørgsmålet, om Scandlines misbruger sin stilling på markedet, hvor de er dominerende. I afsnit 7 belyser vi fakta i relation til, om Scandlines misbruger en eventuelt dominerende stilling for at opnå fordele på andre afledte markeder.

I afsnit 8 ser vi på de samme emner i forhold til godstransport.

Fakta

Om analysen

Vores arbejde er udført i perioden 18. september til 17. december 2018.

Alle analyserne i denne rapport er baseret på offentligt tilgængelige data og informationer i form af årsrapporter, websites, offentlige rapporter, konsulentrapporter, forskningsartikler etc. Der til kommer trafikdata fra Landstrafikmodellen.

Vi har ikke været i kontakt med Scandlines eller andre aktører under udarbejdelsen af denne rapport.

3 Om Scandlines

I dette afsnit giver vi en kort introduktion til Scandlines' aktiviteter, økonomiske resultater og selskabsstruktur.

Aktiviteter

Scandlines ejer og driver to færgeruter, Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock, mellem Danmark og Tyskland, jf. figur 4. Disse to ruter har i mere end 20 år været de eneste passager- og godsfærgeruter mellem Østdanmark³ og Tyskland.⁴

Figur 4 Scandlines' ruter og BorderShops



Kilde: Baseret på Scandlines (2018), s. 10.

³ Øst for Storebælt, ekskl. Bornholm.

⁴ En række tidligere ruter mellem Østdanmark og Tyskland ophørte i 1994/1995, samtidig med at sejladsen mellem Gedser og Rostock blev påbegyndt: Korsør-Kiel (1995), Gedser-Warnemünde (1995) og Gedser-Travemünde (1994). Kilde: Danmarks Statistik, SKIB32.

Scandlines drev tidligere ruten Helsingør-Helsingborg i et joint venture med Stena Line. Selskaberne frasolgte ruten til en investeringsfond i 2015.⁵ Ruten drives primo november 2018 stadig under navnet Scandlines, men den nuværende operatør har annonceret, at ruten skifter navn til ForSea Ferries, og at færgerne bliver malet om i løbet af 2019.⁶ Ruten optræder også stadig på Scandlines' hjemmeside. Scandlines har desuden tidligere drevet en række færgeruter i Østersøen, men solgte disse til Stena Line i 2012.⁷

Ombord på færgerne driver Scandlines catering og shopping. Derudover driver Scandlines BorderShops i Puttgarden og Rostock samt et Easymarked i Rostock.

Scandlines ejer havneinfrastrukturen i Rødby, Puttgarden og Gedser. Derudover har Scandlines langtidsleaset infrastruktur i Rostock.

Rødby-Puttgarden tegnede sig i 2017 for 82% af Scandlines' passagertrafik og 79% af Scandlines' godstrafik, jf. tabel 5.

Tabel 5

Fordeling af gods- og persontransport på Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock i 2017

	Persontransport (1.000 personbiler)	Godstransport (1.000 'trailers')
Rødby-Puttgarden	1.504 (82%)	534 (79%)
Gedser-Rostock	336 (18%)	139 (21%)
I alt	1.840 (100%)	672 (100%)

Kilder: Danmarks Statistik, SKIB32.

Note: Sum af lastvogne med/uden anhænger, sættevogne med/uden forvogn og modulvogntog med/uden forvogn.

Rødby-Puttgarden betjenes af 4 hybridfærger, mens Gedser-Rostock betjenes af 2 hybridfærger, jf. figur 5. Derudover besejles Rødby-Puttgarden af én færge dedikeret til farligt gods ('hazardous goods') og én færge til godstransport, som også tjener som erstatningsfærge⁸ på begge ruter.

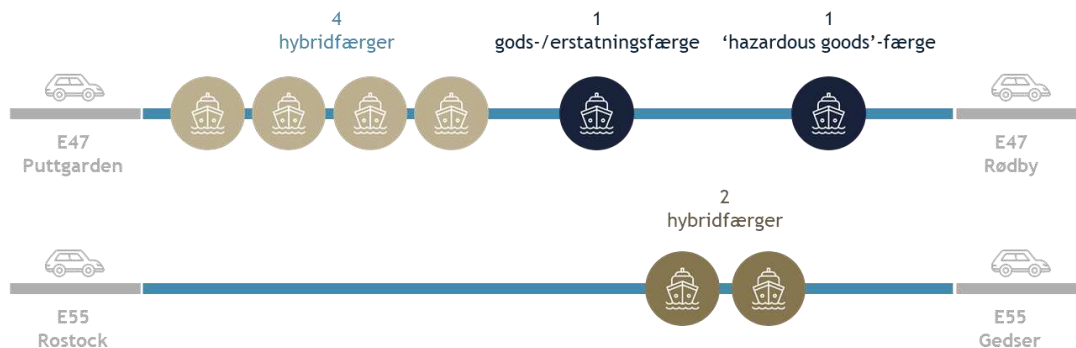
⁵ <https://shippingwatch.dk/Rederier/article7348017.ece> (artikel dateret 9. januar 2015, tilgået 14. november 2018).

⁶ <https://hhferriesgroup.com/wp-content/uploads/2018/11/Nu-bliver-den-bl-vej-ogs-den-gr-nneste-HH-Ferries-bliver-til-ForSea.pdf> (pressemeldelse dateret 9. november 2018, tilgået 14. november 2018).

⁷ http://www.scandlines.com/~media/Scandlines/ScandlinesCom/Docs/Press-releases/2012/DK/20120530_Scandlines_Fragfruter.ashx (pressemeldelse dateret 30. maj 2012, tilgået 14. november 2018).

⁸ 'Replacement ferry' ifølge Scandlines (2018).

Figur 5 Scandlines' ruter og færger



Kilde: Baseret på Scandlines (2018), s. 4.

Økonomiske nøgletal

I 2017 omsatte Scandlines for 3,6 mia. kr. og realiserede et resultat fra ordinær drift på 1,4 mia. kr., jf. tabel 6. Scandlines' samlede EBITDA-margin var i 2017 40%. For den trafikrelaterede del var EBITDA-marginen 50%.

Tabel 6 Scandlines, regnskab, 2017, mio. DKK

	Trafik	BorderShops	I alt
Omsætning	2.622	1.006	3.628
Resultat af ordinær drift, ekskl. særlige poster (tilbagevendende EBITDA ^a)	1.319	127	1.445
EBITDA-margin	50% ^b	13% ^b	40%

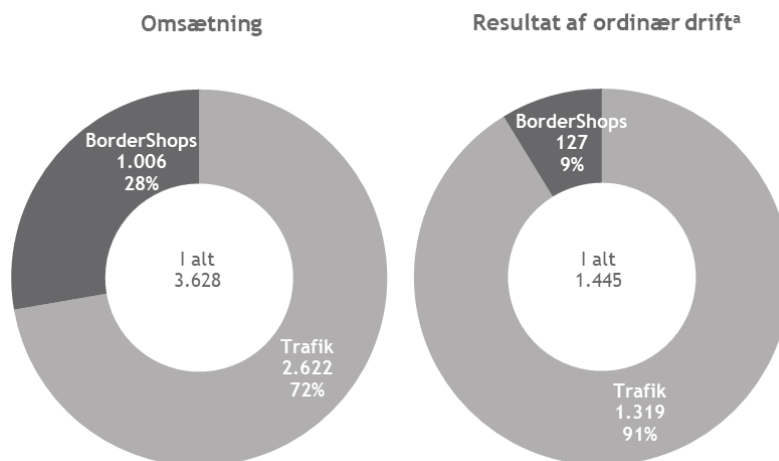
Kilde: Scandlines (2018), omregnet til DKK. Se bilag A for noter vedr. omregning fra EUR til DKK.

^a "Recurring EBITDA excludes non-recurring items (special items) comprising income and expenses of an exceptional nature such as costs incurred for restructuring processes and structural adjustments as well as gains and losses on divestments related thereto." (Scandlines 2018, s. 4)

^b Egne beregninger, resultat af ordinær drift/omsætning.

Den trafikrelaterede forretning tegnede sig således for 72% af den samlede omsætning og 91% af resultatet af ordinær drift, jf. figur 6.

Figur 6 Fordeling af omsætning og resultat af ordinær drift

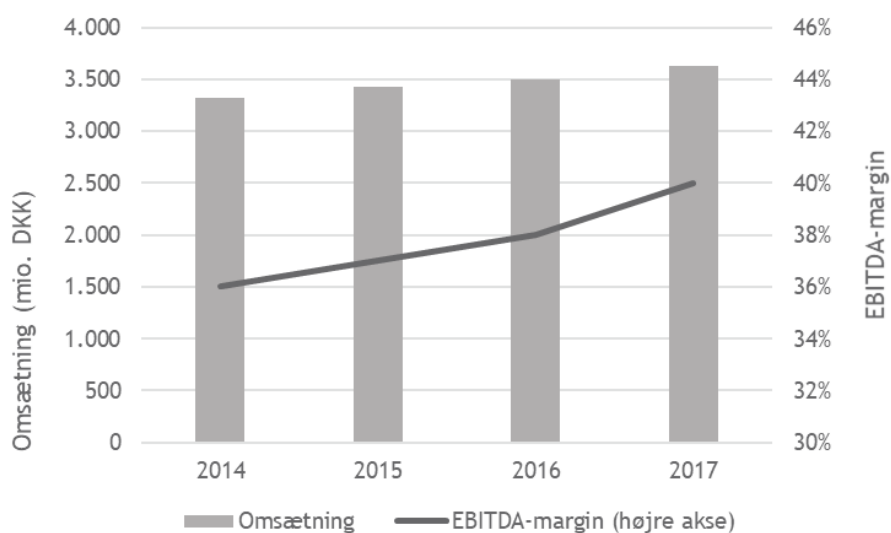


Kilde: Baseret på Scandlines (2018), s. 4.

^a Resultat af ordinær drift, ekskl. særlige poster (tilbagevendende EBITDA).

Scandlines har i de seneste år øget både omsætning og EBITDA-margin, jf. figur 7.

Figur 7 Udvikling i samlet omsætning og overskudsgrad, mio. DKK



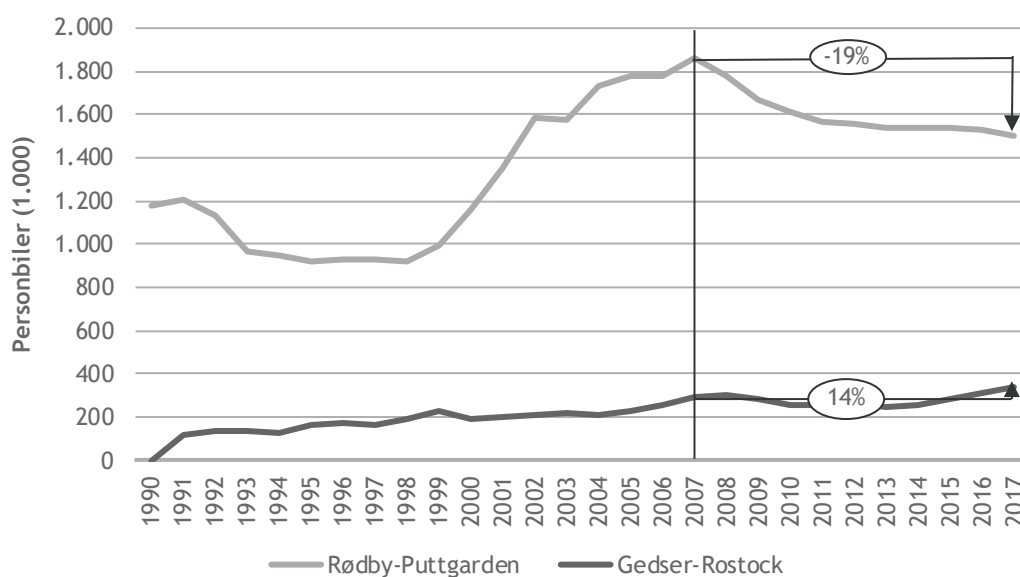
Kilde: Scandlines (2018), omregnet til DKK, se bilag A.

Note: Tallene for hele år 2014 og hele år 2015 medregner ikke nedlagte aktiviteter i forbindelse med salget af færgeruten mellem Helsingborg og Helsingør. EBITDA-margin henviser til 'Recurring EBITDA excludes non-recurring items (special items) comprising income and expenses of an exceptional nature such as costs incurred for restructuring processes and structural adjustments as well as gains and losses on divestments related thereto.' (Scandlines 2018, s. 4)

Historisk udvikling i trafik

Fra slutningen af 1990'erne og frem mod 2007 oplevede Scandlines en stor vækst i antallet af personbiler på Rødby-Puttgarden og også på Gedser-Rostock, jf. figur 8. Siden 2007 har der imidlertid været et betydeligt fald på samlet set 19% i personbiltrafikken på Rødby-Puttgarden, mens Gedser-Rostock har oplevet en fremgang på 14%.

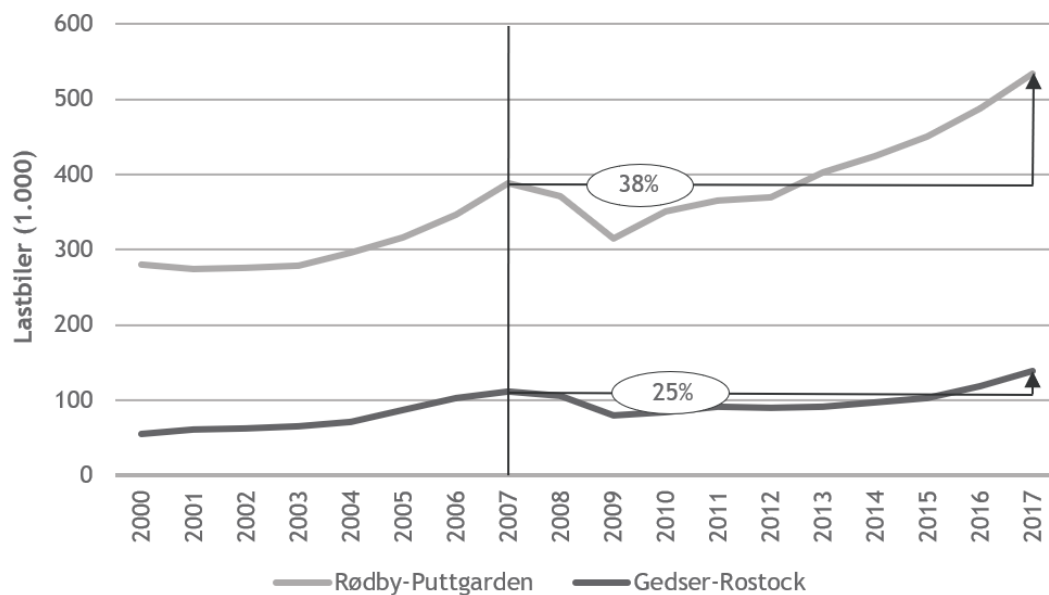
Figur 8 Historisk udvikling i passagertrafik, 1.000 personbiler



Kilde: Danmarks Statistik, SKIB32.

Hvis man i stedet ser på lastbiltrafikken, så har Scandlines haft en samlet vækst siden 2007 på 38% på Rødby-Puttgarden, mens Gedser-Rostock har oplevet en fremgang i antallet af lastbiler på 25% siden 2007, jf. figur 9.

Figur 9 Historisk vækst i godstrafik, 1.000 lastbiler



Kilde: Danmarks Statistik, SKIB32.

Note: Sum af lastvogne med/uden anhænger, sættevogne med/uden forvogn og modulvogn tog med/uden forvogn.

Shopping

Mere end 1,5 mio. kunder besøgte i 2017 Scandlines' BorderShops i Puttgarden og Rostock. Samme år omsatte Scandlines for 135 mio. EUR i sine BorderShops. Dette beløb svarer til ca. 1 mia. kr.⁹

Udvalget i BorderShop omfatter typiske grænsehandelsvarer som vin, spiritus, øl, cider, sodavand, slik, snacks, chokolade, personlig pleje, dyremad, vitaminer og kosttilskud.

Scandlines' BorderShops er placeret tæt på færgelejet i både Puttgarden og Rostock.

Loyalitetsprogram

Scandlines har et loyalitetsprogram, SMILE, der giver adgang til at købe billetter til lavere priser, optjene bonuspoint m.m. I tabel 7 har vi opsummeret Scandlines' beskrivelser af fordelene ved at være medlem af SMILE og SMILE+.

Når man som SMILE-medlem har optjent 5.000 point, har man mulighed for at opgradere til SMILE+ i 12 måneder.

I 2017 havde Scandlines 550.000 medlemmer af SMILE.¹⁰

⁹ Se bilag A for noter vedr. omregning fra EUR til DKK.

¹⁰ Scandlines (2018).

Tabel 7

Fordele ved Scandlines' fordelsprogram, SMILE

Fordel	Scandlines' beskrivelse	SMILE	SMILE+
Economy billetter	Kom ekstra billigt af sted med Economy billetter - kun for SMILE-medlemmer og kun ved onlinebooking.	+	+
Rabat på shoppingbillet	Få 50 kr. SMILE-rabat på din Shoppingbillet. Gælder kun online-booking - og kun i DK/SE.	+	+
Gode tilbud	Få gode medlemstilbud ombord på færgen og i BorderShop.	+	+
Inspiration	Få nyttige tips og inspiration til dine rejser - vi samler det bedste og mest relevante til dig.	+	+
Point	Optjen point ^a på køb. Når du har 3.000 point, kan du begynde at bruge dem til at betale med - helt eller delvist. Og du får 500 point, når du aktiverer dit kort første gang. For hver krone, du bruger, får du 1 SMILE-point. ^b Med SMILE+ får du dobbelt op på point. Du kan betale med point (både helt og delvist) i restaurant/cafe, ved onlinebilletter, i Onboardshop og i BorderShop. 1 point har en værdi på 0,01 kr.	+	+
Member deals	Få store oplevelser til små priser via attraktive rejsepakker.	+	+
Partnerdeals	-	+	+
Dobbelt op på point	Som SMILE+ medlem får du dobbelt op på point på alle dine køb. ^a	-	+

Kilde: <https://smile.scandlines.com/da> (tilgået 5. december 2018).

^a Undtagen tobak, magasiner og aviser, samt billetter til Helsingør-Helsingborg, billetter for gående, cykel-, bus- og lastbilbilletter.

^b Undtagen tobak, magasiner, aviser. Øl og vand ombord og i BorderShop giver 0,5 point for 1 kr. forbrug. Billetter på tilbud eller med anden form for rabat giver 0,6 point. Undtaget Helsingør-Helsingborg, landgangsbilletter, bus og lastbil.

Selskabsstruktur og ejerskab¹¹

Scandferries Holding ApS er moderselskab for Scandferries ApS, og det ultimative moderselskab er Scandlines Holding ApS.

På balancedagen ultimo 2017 var Scandlines Holding ApS ejet af 3i Group plc og fonde forvaltet af 3i.

Den 28. marts 2018 blev det annonceret, at infrastrukturfondene First State Investments og Hermes Investment Management købte henholdsvis 50,1% og 14,9% af Scandlines med 3i som fortsættende ejer med en ejerandel på 35%.

De operationelle og administrative aktiviteter sker under Scandlines Danmark ApS og Scandlines Deutschland GmbH og deres respektive datterselskaber.

Scandlines' konsoliderede regnskab for 2017 omfatter holdingselskaberne Scandferries ApS, Scandlines ApS og Scandferries Holding GmbH samt datterselskaberne Scandlines Deutschland

¹¹ Scandlines (2018), s. 17.

GmbH, Scandlines Danmark ApS, Scandlines Gedser-Rostock ApS, Scandlines Catering ApS, Scandlines BorderShop Puttgarden GmbH og Scandlines BorderShop Rostock GmbH.¹²

¹² Scandlines (2018), s. 42.

4 Persontransport: Markedsafgrænsning

For at kunne vurdere, om Scandlines har en dominerende stilling, er det først nødvendigt at afgrænse det relevante marked. I dette kapitel belyser vi en række forhold, der er relevante i forhold til markedsafgrænsningen.

Den endelige markedsafgrænsning baserer sig på en samlet konkurrencejuridisk og konkurrenceøkonomisk vurdering af flere forhold, som typisk foretages af konkurrencemyndighederne. Vi foretager derfor ikke en endelig konklusion omkring markedsafgrænsningen her.

Som beskrevet i indledningen fokuserer vi i denne rapport primært på ruten mellem Rødby og Puttgarden, som står for ca. 80% af Scandlines' trafik, jf. tabel 5 i kapitel 3. I forbindelse med markedsafgrænsningen i dette kapitel inddrager vi også Gedser-Rostock og tager højde for, at Scandlines også driver denne rute.

Oversigt over kapitlet

Det relevante marked består af det relevante produktmarked og det relevante geografiske marked. Ved det relevante produktmarked forstås markedet for alle de produkter eller tjenesteydelser, som forbrugeren anser for indbyrdes substituerbare på grund af deres egenskaber, pris og anvendelsesformål.¹³

Ved det relevante geografiske marked forstås det område, hvor de deltagende virksomheder er involveret i udbud af og efterspørgsel efter produkter eller tjenesteydelser, og som har tilstrækkelig ensartede konkurrencevilkår og kan skelnes fra de tilstødende områder, fordi konkurrencevilkårene dér er meget anderledes.¹³

I afsnit 4.1 behandler vi det relevante produktmarked, mens vi i afsnit 4.2 behandler det relevante geografiske marked ud fra et efterspørgselsperspektiv. I afsnit 4.3 behandler vi spørgsmålet om udbudssubstitution.

I dette kapitel viser vi blandt andet følgende:

Det relevante produktmarked (afsnit 4.1)

- Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har i forbindelse med en tidligere afgørelse fundet, at det relevante produktmarked kunne afgrænses til transport af passagerer, køretøjer og gods med færge.

¹³ Europa-Kommissionen (1997).

- Analyser af den kommende faste forbindelse over Femern Bælt viser, at kun 7% af den forventede passagervækst kommer fra andre transportmidler. Dette indikerer, at eksempelvis fly formentlig ikke er en del af det relevante produktmarked.

Det relevante geografiske marked set fra efterspørgselssiden (afsnit 4.2)

- Ved rejser mellem Østdanmark og kontinentet har Scandlines en konkurrencefordel over for Storebæltsbroen på mindst 100 kr. målt i de generaliserede rejseomkostninger (GRO) for mellem 63% og 84% af rejserne i forskellige scenarier for de relevante parameterverdier.
- Hvis billetprisen på Scandlines var på et lavere niveau svarende til gennemsnittet for andre færgeruter, så ville færgerne have en konkurrencefordel på mindst 100 kr. målt i GRO for mellem 82% og 88% af rejserne i de forskellige scenarier.
- Rejser mellem Sverige og kontinentet udgør en ikke ubetydelig del af trafikken på Rødby-Puttgarden.
- Der er en række alternative, direkte færgeruter mellem Sverige og Tyskland/Polen. Disse færgeruter har dog et markant anderledes udbud med lavere frekvens, længere sejltider og kortere køreafstande sammenlignet med ruten via Scandlines' færger.

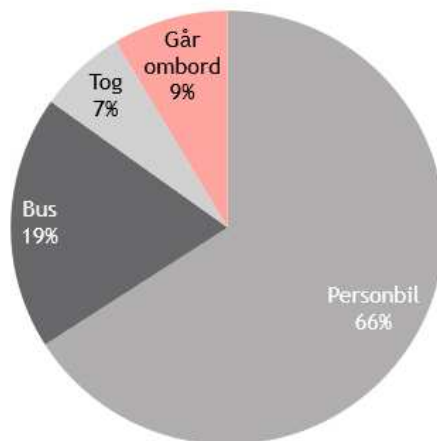
Udbudssubstitution (afsnit 4.3)

- Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har tidligere vurderet, at der ikke er udbudssubstitution fra andre udbydere af færgefart eller udbydere af passagertransport via land og luft.
- Scandlines ejer havnene i Puttgarden, Rødby og Gedser, hvilket yderligere kan gøre det vanskeligt for andre udbydere at træde ind på markedet.
- Udsigten til en kommende fast forbindelse over Femern Bælt reducerer yderligere sandsynligheden for, at andre udbydere vil etablere konkurrerende færgedrift parallelt med Scandlines' ruter.

4.1 Relevant produktmarked

Scandlines opererer overordnet på et marked for transport af passagerer, køretøjer og gods. Størstedelen af passagererne på Rødby-Puttgarden transporterer sig i personbil, jf. figur 10. Knap en femtedel kører med bus, mens en mindre andel af passagererne rejser med tog eller går ombord på færgerne.

Figur 10 Fordeling af passagerer med Rødby-Puttgarden på transportmiddel



Kilde: Intraplan Consult GmbH og BVU Beratergruppe (2014), Fehmarnbelt Forecast 2014 - Update of the FTC-Study of 2002, s. 65, tabel 2-7.
Note: Data for 2011.

Praksis fra tidligere konkurrenceretlige afgørelser

Europa-Kommissionen har i en afgørelse fra 1998 afgrænset et marked for ”passenger shipping services”¹⁴ og har i en senere afgørelse fra 2010 bemærket, at det for de fleste færgepassagerer var væsentligt at medbringe deres køretøj, mens tog og fly kunne være mulige substitutter for de resterende passagerer.¹⁵

I Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse om fusionen mellem Molslinjen og Danske Færger fandt styrelsen, at en række forhold understøttede, at det relevante produktmarked kunne afgrænses til markedet for transport af passagerer, køretøjer og gods med færge.¹⁶ Styrelsen lod dog den endelige markedsafgrænsning stå åben.

Ved den konkrete færgefart mellem Rødby og Puttgarden kan broforbindelsen over Storebælt være et relevant alternativ for nogle kunder, afhængig af deres destination og udgangspunktet for deres rejse. Vi beskriver dette forhold nærmere i afsnit 4.2.

Vurdering fra trafikprognoserne af den faste forbindelse over Femern Bælt

I forbindelse med undersøgelserne af en fast forbindelse over Femern Bælt er der blevet udarbejdet en række trafikmodeller, som estimerer forbindelsens forventede betydning for transportmønstrene mellem Skandinavien og kontinentet.¹⁷

¹⁴ Europa-Kommissionen (1998).

¹⁵ Europa-Kommissionen (2010), pkt. 23.

¹⁶ Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen (2018b), s. 17.

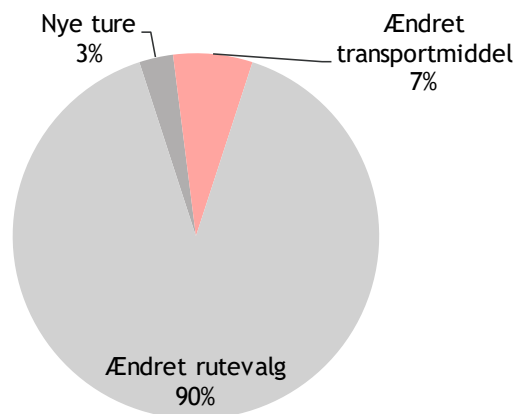
¹⁷ Intraplan Consult GmbH og BVU Beratergruppe (2014).

Trafikmodellerne estimerer blandt andet stigningen i antallet af passagerer i Rødby-Puttgarden-korridoren, hvis vej- og baneforbindelsen bliver markant opgraderet med den faste forbindelse.

Som det fremgår af figur 11, stammer langt størstedelen af væksten fra ændret rutevalg. Kun 7% af væksten henføres til ændret transportmiddel, som rapporten angiver primært er overflytning fra fly til vej og bane. Vi bemærker, at dette vel at mærke er ved en meget markant ændring af udbuddet på korridoren (en ny fast forbindelse som afløsning for færgedrift).

Trafikprognoserne bidrager således til billedet af, at der kun i begrænset omfang er efterspørgselssubstitution på tværs af transportformer, og at det relevante produktmarked dermed formentlig kan afgrænses til transport af køretøjer med passagerer i færge samt eventuelle relevante broforbindelser.

Figur 11 Kilder til forventet passagervækst på fast Femern Bælt-forbindelse



Kilde: Intraplan Consult GmbH og BVU Beratergruppe (2014), Fehmarnbelt Forecast 2014 - Update of the FTC-Study of 2002, s. 140, tabel 6-10.

Note: Resultater for case B, der i rapporten beskrives som hovedscenariet, jf. rapportens s. 4.

4.2 Relevant geografisk marked: Efterspørgselssubstitution

I dette afsnit undersøger vi det relevante geografiske marked ud fra kundernes synsvinkel. Vi undersøger således, hvilke relevante ruter kunderne kan benytte som alternativ til Scandlines' færger, når de skal rejse fra A til B. Formålet er således at belyse, om det geografiske marked kan afgrænses til Scandlines' færgeruter, eller om markedet skal afgrænses bredere.

De to færgeruter mellem Lolland-Falster og Tyskland (Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock) er åbenlyse alternativer på mange rejserelationer. Da begge færgeruter er ejet af Scandlines, undersøger vi ikke konkurrenceforholdet mellem disse ruter nærmere. Vi fokuserer i stedet på konkurrenceforholdet mellem Scandlines' færger og Storebæltsbroen (afsnit 4.2.1 og 4.2.2) samt

konkurrenceforholdet mellem Scandlines' færger og de direkte Østersøfærger mellem Sverige og kontinentet (afsnit 4.2.4).

Analysen er som udgangspunkt baseret på Scandlines' nuværende priser. I afsnit 4.2.3 undersøger vi, hvordan konklusionerne bliver påvirket, hvis priserne på Scandlines færger var på samme lavere niveau, som andre sammenlignelige færgeruter. Endelig ser vi i afsnit 4.2.5 nærmere på, hvordan trafikprognoser for den faste forbindelse over Femern Bælt kan belyse afgrænsningen af det relevante geografiske marked.

4.2.1 Metodebeskrivelse: Rejser mellem Østdanmark og kontinentet

Analysen tager som nævnt udgangspunkt i, at det relevante produktmarked kan afgrænses til transport af køretøjer med passagerer i færge samt eventuelle relevante broforbindelser, jf. afsnit 4.1. Vi ser derfor alene på rejser med personbil.

Vi undersøger forskellige mulige rutevalg for bilister, der skal rejse mellem Østdanmark (Region Hovedstaden og Region Sjælland ekskl. Bornholm) og kontinentet (Europa, syd for Danmark).

Vi inkluderer ikke rejser til og fra Jylland og Fyn og kontinentet i denne analyse. Det skyldes, at det altid vil være markant mere attraktivt for disse at køre via Sønderjylland og krydse grænsen til Tyskland ved Padborg. Hvis disse rejsende skulle benytte Scandlines' færger, skulle de både betale for at krydse Storebælt og betale for færgeoverfarten. I mange tilfælde ville de samtidig få længere køreafstand og/eller rejsetider. Vi har vist nogle eksempler, der illustrerer dette, i afsnit 11.2 i bilag C.

Til brug for analysen har vi inddelt Østdanmark og kontinentet i en række zoner. På Sjælland udgør hver kommune en zone. Vi har opdelt Tyskland i 16 zoner, svarende til hver delstat. Derudover indgår følgende lande hver som en zone i analysen: Polen, Tjekkiet, Østrig, Schweiz, Italien, Frankrig, Belgien og Holland.

De rejserelationer, vi inkluderer i analysen, udgøres således af alle kombinationer af rejser fra de østdanske zoner til zonerne på kontinentet.

Alternative ruter til og fra Østdanmark

Hvis man skal i bil fra Østdanmark til Tyskland eller kontinentet er der tre oplagte rutealternativer:

1. Færge fra Rødby til Puttgarden
2. Færge fra Gedser til Rostock
3. Storebæltsbroen og den sønderjyske grænse.¹⁸

¹⁸ Vi ser forsimpelt bort fra færgen mellem Taars på Lolland og Spodsbjerg på Langeland, der for enkelte rejserelationer kan være et relevant alternativ til Storebæltsbroen. I 2017 var der 0,2 mio. personbiler med denne færgerute (kilde: Danmarks Statistik, SKIB31). Til sammenligning var der 11,2 mio. personbiler over Storebælt (kilde: <https://www.storebaelt.dk/omstorebaelt/trafiktal>) og 1,5 mio. personbiler med Rødby-Puttgarden (kilde: Danmarks Statistik, SKIB32).

Der findes også en række færgeruter mellem Sverige og Tyskland/Polen. Det er imidlertid ikke relevant for rejsende fra Østdanmark at benytte disse færger i langt de fleste tilfælde. Dels er sejltiderne meget længere end Scandlines' færgeruter, og dels skal bilisterne også betale for at krydse Øresundsbroen, hvis de skal benytte færgerne fra Sverige. I afsnit 4.2.4 beskriver vi rejser mellem Sverige og kontinentet, herunder de svenske Østersøfærgers betydning for konkurrencen med Scandlines.

Hvilket af de tre alternativer, der er mest attraktivt for den enkelte bilist, afhænger af en række parametre som fx rejsetid, rejsestrækning, kørselsomkostninger, bropriser, færgepriser osv. ved de forskellige alternativer.

For hver rejserelation sammenfatter vi disse og en række andre parametre og beregner de såkaldte generaliserede rejseomkostninger (GRO) for hvert rutealternativ, som det er vanlig praksis i trafikale og transportøkonomiske analyser. GRO er et udtryk for de samlede omkostninger ved at foretage en rejse, opgjort i kroner. Vi har beskrevet beregningsforudsætninger og parametre brugt i beregningerne mere detaljeret i bilag C.

Beregningerne er følsomme over for valget af parameterværdier omkring fx antallet af rejsende i bilen, betydningen af tid (tidsværdier), betydningen af kørselsafstand (kørselsomkostninger pr. km) og hvilken pris bilisten betaler for færge og bro. Efter hovedanalysen ser vi derfor på effekterne af ændrede parameterværdier.

4.2.2 Færge kontra bro ved rejser mellem Østdanmark og kontinentet

I dette afsnit illustrerer vi først med to kort, hvordan rejsens udgangspunkt og destination er afgørende for, hvor attraktivt det er for bilisterne at vælge Scandlines' færger frem for Storebæltsbroen.

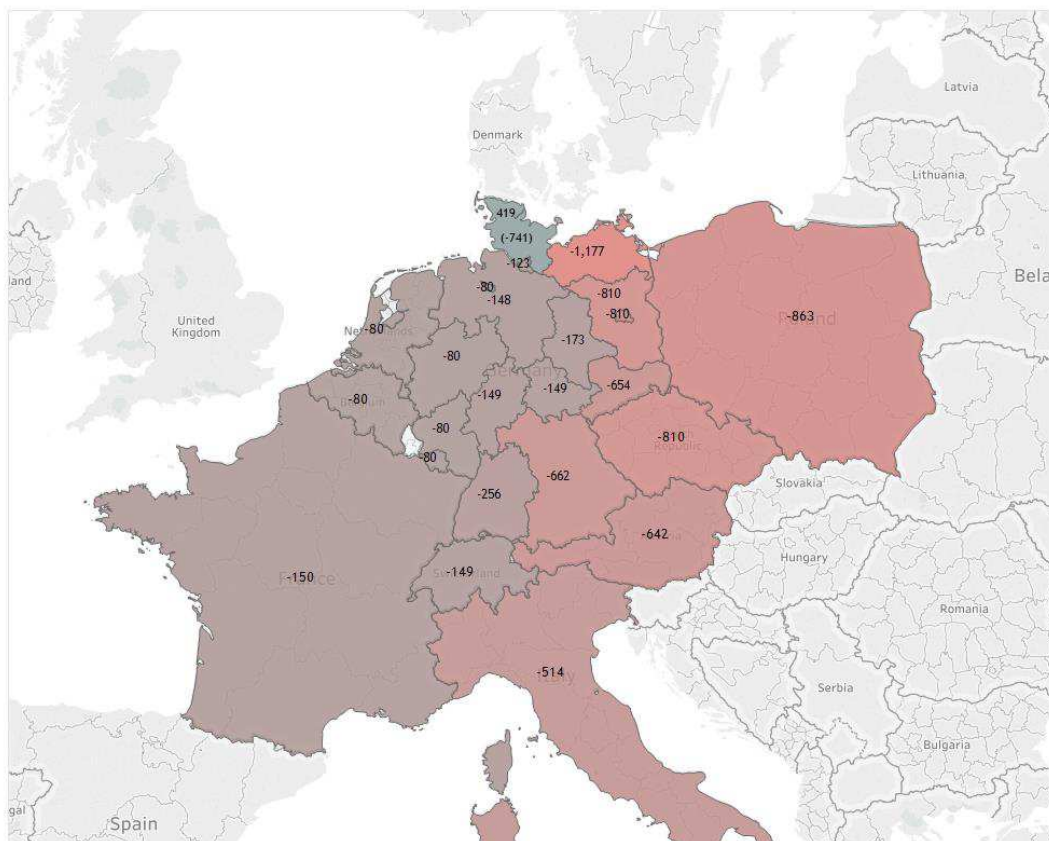
Vi undersøger dernæst, på hvor stor en andel af rejserne Scandlines er væsentlig mere attraktiv end Storebæltsbroen set fra bilisternes synspunkt.

Betydningen af udgangspunktet i Østdanmark

I kortet i figur 12 har vi illustreret forskellene i de generaliserede rejseomkostninger (GRO) for bilisterne ved at rejse via Rødby-Puttgarden eller Gedser-Rostock (alt efter, hvilken rute der er mest attraktiv) i stedet for Storebælt ved rejser til Hamborg i Tyskland fra forskellige kommuner i Østdanmark. Et negativt tal (markeret med rødt i kortet) betyder, at GRO er lavere ved at tage med Scandlines frem for Storebælt, dvs. at færgen er mere attraktiv.

Beregningerne er baseret på hovedscenariet, jf. bilag C.

Figur 13 Forskel i generaliserede rejseomkostninger (GRO) ved at vælge Scandlines frem for Storebælt på en rejse til Køge, kr./rejse



Kilde: Egne beregninger, jf. bilag C.

Note: Et positivt tal angiver, at broen er mere attraktiv end færgen, mens et negativt tal angiver, at færgen er mere attraktiv end broen. Beregningerne er baseret på hovedscenariet, jf. bilag C. Negativt tal for Slesvig-Holsten afspejler Neustadt, positivt tal afspejler 'midtpunkt' for Slesvig-Holsten.

Kortet viser, at hvis man rejser fra Køge, er der i hovedscenariet GRO-besparelser på mindst 80 kr. ved at vælge Scandlines frem for Storebælt for alle destinationerne, undtagen Slesvig-Holsten i Tyskland, der ligger tættest på den dansk-tyske grænse. For Slesvig-Holsten afhænger opgørelsen af, om rejsen går til den nordvestlige del eller den sydøstlige del.

Der er særlig store besparelser ved at vælge Scandlines, hvis man skal til østlige destinationer, der ligger tættest på færgerne og længst væk fra grænsen i Sønderjylland.

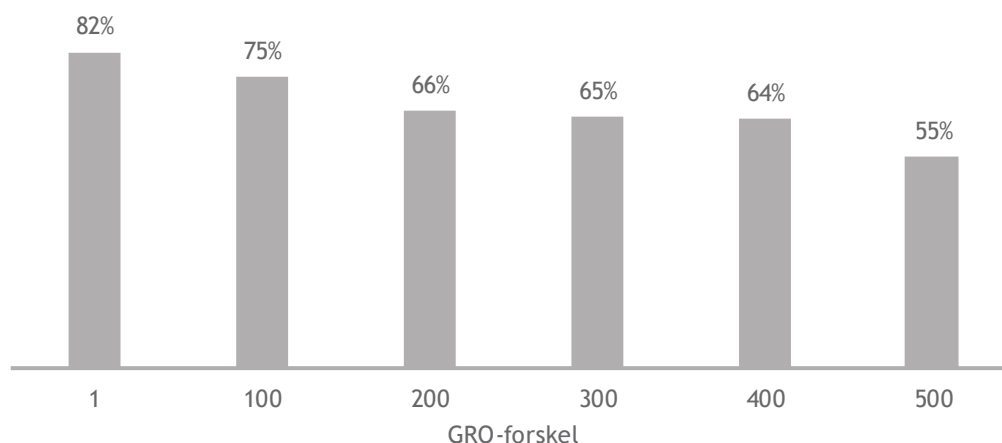
Andel af rejser, hvor færgen har en konkurrencefordel over for broen

Kortene ovenfor illustrer, på hvilke geografiske relationer Scandlines' færger har en konkurrencefordel over for broen i hovedscenariet. Men kortene indeholder ikke information om,

hvor mange rejser der er på de enkelte relationer. Vi har derfor koblet konkurrencefladeanalysen med detaljerede data om antal rejser mellem de enkelte zoner fra Landstrafikmodellen.¹⁹

Figur 14 nedenfor viser andelen af rejser mellem Østdanmark og kontinentet, hvor Scandlines har en konkurrencefordel i forhold til Storebæltsbroen i hovedscenariet. Figuren viser, at de generaliserede rejseomkostninger (GRO) er mindst 100 kr. mindre med Scandlines sammenlignet med Storebæltsbroen for 75% af rejserne i hovedscenariet. For 64% af rejserne er GRO mindst 400 kr. mindre med Scandlines end med Storebæltsbroen.

Figur 14 **Andel af rejser mellem Østdanmark og kontinentet, hvor Scandlines har en konkurrencefordel over for Storebæltsbroen, målt på forskellen i de generaliserede rejseomkostninger (GRO), hovedscenariet**



Kilde: Egne beregninger, jf. bilag C.

Konkurrencefladen mellem bro og færge afhænger af en række yderligere parametre ud over geografien. Den er således påvirket af, hvor mange personer der sidder i bilen, hvor stor vægt bilisterne tillægger deres tid, hvilken kilometeromkostning de medregner i deres beslutning om at vælge bro frem for færge, samt hvilken billetpris de skal betale for færgen. Sidstnævnte afhænger blandt andet af, hvornår de ønsker at rejse, om de køber billetten i havnen, om de er medlem af Scandlines' loyalitetsprogram, og om de køber billetten kort eller lang tid i forvejen.

Vi har derfor lavet beregningen for en række alternative scenarier, jf. tabel 8. Beregningerne viser, at Scandlines har en konkurrencefordel på mindst 100 kr. målt i GRO for mellem 63% og 84% af rejserne i de forskellige scenarier. Hæves grænsen til 400 kr., har færgen en konkurrencefordel på mellem 40% og 82% af rejserne i de forskellige scenarier.

¹⁹ Se afsnit 11.1 i bilaget for en nærmere beskrivelse af rejsetallene fra Landstrafikmodellen.

Tabel 8

Andel af rejser mellem Østdanmark og kontinentet, hvor Scandlines har en konkurrencefordel over for Storebæltsbroen, målt på forskellen i de generaliserede rejseomkostninger (GRO)

GRO-forskel	Hoved-scenarie	Scenarie 1: Lavere kørsels-omkostninger	Scenarie 2: 50% færre personer i bilen	Scenarie 3: 50% flere personer i bilen	Scenarie 4: Lavere billetpris på færgen	Scenarie 5: Højere billetpris på færgen
1	82%	65%	81%	82%	88%	79%
100	75%	63%	67%	75%	84%	67%
200	66%	51%	66%	67%	83%	65%
300	65%	45%	64%	65%	82%	64%
400	64%	40%	54%	65%	82%	55%
500	55%	21%	52%	64%	75%	54%

Kilde: Egne beregninger, jf. bilag C.

4.2.3 Prisniveauets betydning for konkurrencefladen mellem bro og færge

Som beskrevet i det foregående afsnit har prisen på Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock en direkte indflydelse på, om Storebæltsbroen kan betragtes af bilisterne som et reelt alternativ til færgen. Færgens prisniveau har derfor direkte betydning for vurderingen af, hvorvidt Storebæltsbroen og færgeoverfarten er på det samme geografiske marked.

Hvis prisen på færgeoverfarten i dag er højere, end hvad man ville finde på et marked med velfungerende konkurrence, så vil kunderne være mere tilbøjelige til at se Storebæltsbroen som et relevant alternativ. Dette forhold medfører derfor en risiko for, at man kommer til at afgrænse et for bredt marked.

Problemstillingen er kendt som det såkaldte "Cellofanparadoks" efter en amerikansk konkurrencesag fra 1950'erne, hvor den amerikanske højesteret blandt andet skulle tage stilling til, om cellofan udgjorde et selvstændigt marked, eller om det var en del af et bredere marked for indpakningsmaterialer.²⁰

Vi har derfor beregnet en række scenarier for konkurrencefladen mellem bro og færge, hvis billetprisen på færgen er markant lavere end i dag. Vi har taget udgangspunkt i en færgepris på 300 kr. for Rødby-Puttgarden og 500 kr. for Gedser-Rostock, som omtrent svarer til det gennemsnitlige prisniveau for andre færgeruter på samme distancer, jf. afsnit 6.3.3.

Resultaterne er gengivet i tabel 9.

²⁰ Stocking and Mueller (1955). Sagen er også omtalt i Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen (2017).

Tabel 9

Andel af rejser, hvor Scandlines har en konkurrencefordel over for Storebæltsbroen, målt på forskellen i de generaliserede rejseomkostninger (GRO) ved lavere færgepris

GRO-forskel	Hoved-scenarie B (Færgepris 300/500 kr.)	Scenarie 1b: Lavere kørsels- omkostninger	Scenarie 2b: 50% færre personer i bilen	Scenarie 3b: 50% flere personer i bilen	Scenarie 4b: Lavere billetpris på færgen (-100 kr.)	Scenarie 5b: Højere billetpris på færgen (+100 kr.)
1	84%	82%	97%	84%	96%	84%
100	84%	82%	88%	82%	84%	82%
200	82%	78%	83%	82%	84%	82%
300	82%	66%	82%	82%	82%	81%
400	81%	64%	79%	81%	82%	67%
500	67%	53%	66%	72%	81%	66%

Kilde: Egne beregninger, jf. bilag C.

Beregningerne viser, at Rødby-Puttgarden har en konkurrencefordel på mindst 100 kr. målt i GRO for mellem 82% og 88% af rejserne i de forskellige scenarier. Hæves grænsen til 400 kr., har færgen en konkurrencefordel på mellem 64% og 82% af rejserne i de forskellige scenarier.

Hvis man sammenligner med resultaterne i tabel 8, er andelene i tabel 9 generelt højere. Hvis billetprisen for færgen var markant lavere, end den er i dag, ville færre kunder være tilbøjelige til at se Storebæltsbroen som et relevant alternativ. Dette ville trække i retning af, at Storebæltsbroen og færgen var på hver deres geografiske marked.

4.2.4 Rejser til og fra Sverige

Analysen i de foregående afsnit tager udgangspunkt i rejser mellem Østdanmark og kontinentet. Scandlines' færger betjener imidlertid også rejsende mellem det øvrige Skandinavien og kontinentet. I dette afsnit undersøger vi nærmere, hvad det betyder for den geografiske markedsafgrænsning.

Betydningen af rejser til og fra Sverige for trafikken på Rødby-Puttgarden

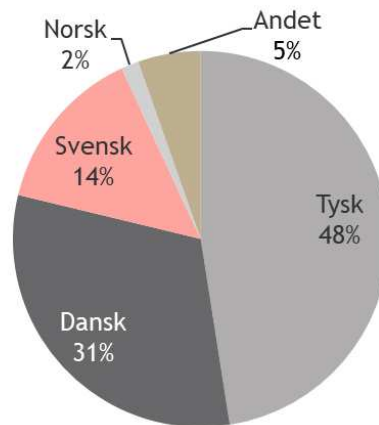
Vi har ikke kendskab til præcise opgørelser af, hvilke relationer bilisterne på Rødby-Puttgarden rejser mellem. De trafikprognoser, som er blevet udarbejdet i forbindelse med forarbejderne til Femern Bælt-forbindelsen af konsulentvirksomhederne BVU og Intraplan²¹, indeholder imidlertid nogle relevante indikationer.

Ifølge en spørgeskemaundersøgelse er 14% af de rejsende på Rødby-Puttgarden af svensk nationalitet, jf. figur 15. Det er nærliggende at antage, at langt størstedelen af disse rejser er enten til eller fra Sverige. I tillæg til ovenstående må man forvente, at en andel af de 48% tyske

²¹ Intraplan Consult GmbH og BVU Beratergruppe (2014).

rejsende også rejser til eller fra Sverige. Samlet set indikerer tallene, at en ikke ubetydelig del af rejserne med Rødby-Puttgarden går til eller fra Sverige. Vi har ikke kendskab til tilsvarende data for Gedser-Rostock.

Figur 15 Nationalitet for rejsende på Rødby-Puttgarden



Kilde: Intraplan Consult GmbH og BVU (2014), Fehmarnbelt Forecast 2014 - Update of the FTC-Study of 2002, s. 69, tabel 2-13.

Kun ca. 2% af bilisterne på Rødby-Puttgarden er af norsk nationalitet, jf. figur 15. Man må forvente, at en vis del af nordmændene rejser gennem Sverige, da den eneste alternative direkte forbindelse mellem Norge og Sjælland er DFDS' rute mellem Oslo og København. Under alle omstændigheder indikerer tallene, at rejser mellem Norge og kontinentet kun i begrænset omfang er relevant for Rødby-Puttgarden.

I analysen fra Intraplan og BVU kan man også finde et estimat af trafikstrømmene med personbiler mellem på den ene side Østdanmark, Sverige, Norge og Finland og på den anden side kontinentet, jf. tabel 10. Disse trafikstrømme er alle potentielt relevante for transport med Rødby-Puttgarden.

Det fremgår af tabellen, at 48% af de pågældende rejser er mellem Østdanmark og kontinentet, mens rejser mellem Sverige og kontinentet udgør 38%. Dette indikerer også, at rejser til og fra Sverige kan have en vis betydning for Rødby-Puttgarden.

Der er markant færre rejser mellem Norge og kontinentet sammenlignet med rejser til og fra Østdanmark og Sverige.

Tabel 10

Biltrafik mellem Østdanmark/Sverige/Norge/Finland og kontinentet, 1.000 personture, 2011

	Tyskland	Øvrige Europa	I alt	Andel
Østdanmark	3.690	623	4.313	48%
Sverige	2.540	894	3.434	38%
Norge	809	301	1.110	12%
Finland	67	46	113	1%
I alt	7.106	1.864	8.970	100%

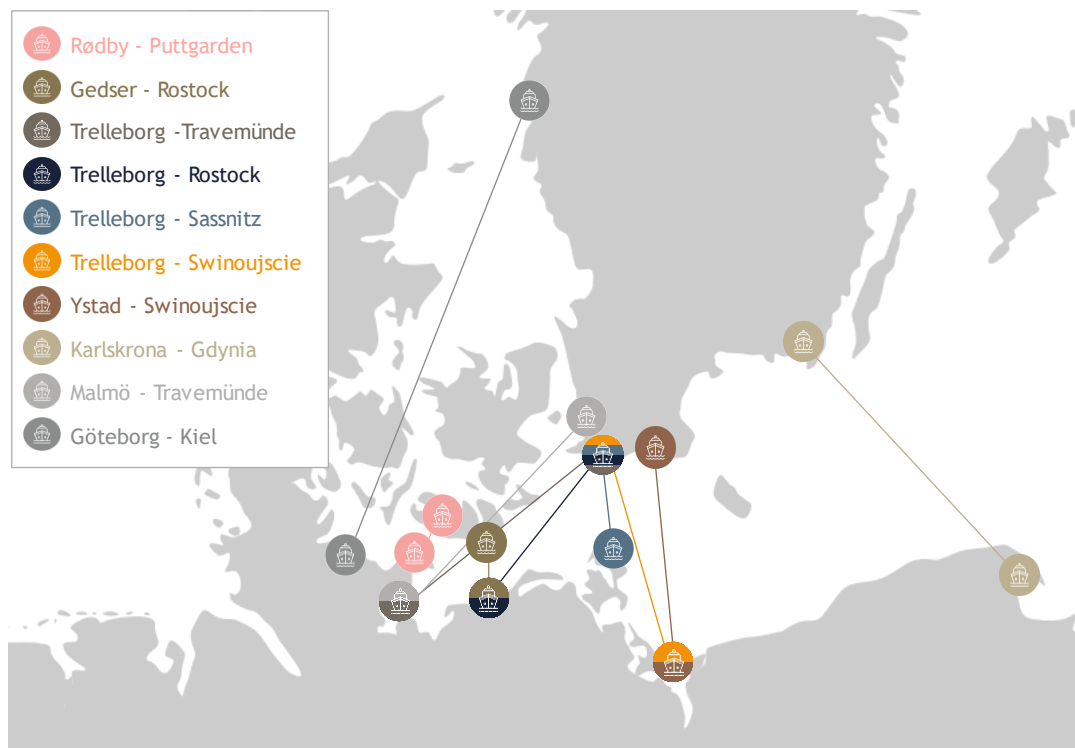
Kilde: Intraplan Consult GmbH og BVU (2014), Fehmarnbelt Forecast 2014 - Update of the FTC-Study of 2002, s. 136, tabel 6-7.

Alternative færgeruter for rejser til og fra Sverige

For rejser til og fra Sverige er der en række alternative færgeruter mellem Sydsverige og kontinentet, der potentielt kan være alternativ til Scandlines' ruter, jf. figur 16.²²

²² Vi har her defineret Sydsverige som fra Göteborg og sydpå. Vi har dermed ikke medtaget Polferries' rute mellem Nynäshamn nær Stockholm og Gdansk i Polen. Det skyldes, at denne rute ligger så langt mod nordøst, at Scandlines' færgeruter antageligvis kun i et meget begrænset omfang er relevante substitutter. Ruten har en sejltid på 20 timer og en frekvens på 12 afgang pr. uge (total for begge retninger). Dvs. der er én daglig afgang i hver retning mandag-lørdag.

Figur 16

Scandlines' færgeruter og færgeruter mellem Sydsverige og kontinentet

Færgeruterne mellem Sydsverige og kontinentet sejler med en væsentligt lavere frekvens end Rødby-Puttgarden og til dels også Gedser-Rostock, jf. tabel 11. Det gør alt andet lige færgeruterne til et mindre relevant alternativ. Derudover er de alternative færgeruter markant længere end især Rødby-Puttgarden og har dermed også en længere sejltid. Færgerne tilbyder typisk både natafgange med mulighed for egen kahyt samt dagafgange. Til gengæld kan de spare bilisterne for betydelige kørefastande. Under alle omstændigheder betyder dette, at færgerne fra Sydsverige tilbyder et væsentligt anderledes produkt end Scandlines.

Tabel 11

Alternative færgeruter for rejser til og fra Sverige

Rute	Rederi	Sejltid (tt.mm)	Sejllængde (km)	Ugentlig frekvens (total for begge retninger)
Rødby-Puttgarden	Scandlines	00.45	19	667
Gedser-Rostock	Scandlines	01.45	48	136
Trelleborg-Travemünde	TT-Line	[07.15-09.45]	222	45
Trelleborg-Rostock	TT-Line og Stena Line	[05.30-09.00]	157	87
Trelleborg-Sassnitz	Stena Line	04.15	111	10
Trelleborg-Swinoujscie	TT-Line og Unity Line	[06.00-10.00]	[174-181]	72
Ystad-Swinoujscie	Polferries og Unity Line	[05.30-08.15]	[167-170]	66
Karlskrona-Gdynia	Stena Line	[09.30-12.45]	319	46
Malmö-Travemünde	Finnlines	[08.45-10.00]	261	38
Göteborg-Kiel	Stena Line	14.30	437	14

Kilde: Shippax Market 18 samt hjemmesiderne for Scandlines, TT-Line, Stena Line, Unity Line, Finnlines og Polferries.
 Note: Tal i kantede parenteser angiver et interval, som udtrykker, at sejltiderne og -længderne varierer mellem de enkelte afgange.

4.2.5 Vurdering fra trafikprognoserne af den faste forbindelse over Femern Bælt

I forbindelse med de tidligere nævnte undersøgelser af en fast forbindelse over Femern Bælt er der blevet udarbejdet en række trafikmodeller, som estimerer forbindelsens forventede betydning for transportmønstrene mellem Skandinavien og kontinentet.²³

Trafikmodellerne estimerer blandt andet, hvordan bilisterne ændrer deres rutevalg, når Rødby-Puttgarden-korridoren bliver markant opgraderet med den faste forbindelse. Som det fremgår af figur 17, så stammer ca. 30% af den forventede overflytning fra Gedser-Rostock, mere end 40% fra Storebælt og knap 30% fra andre færgeruter.

Dette indikerer, at de primære substitutter til Rødby-Puttgarden for bilisterne er Storebælt og Gedser-Rostock og i mindre grad øvrige færgeruter, der dog også spiller en rolle.

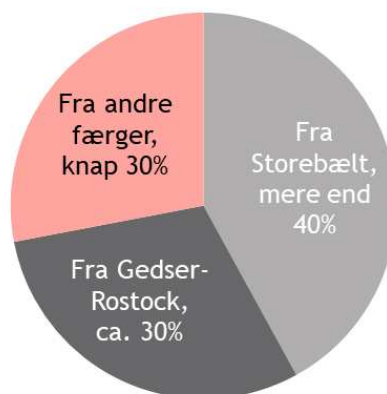
Vi bemærker, at anlægget af den faste forbindelse udgør en markant større ændring af udbuddet end de prisstigninger på 5-10%, som man i mange tilfælde anvender i den såkaldte SSNIP-test i forbindelse med markedsafgrænsninger.²⁴

²³ Intraplan Consult GmbH og BVU Beratergruppe (2014).

²⁴ Se fx Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen (2017), s. 99.

Figur 17

Kilde til forventet passagervækst på fast Femern Bælt-forbindelse som følge af ændret rutevalg for bilister



Kilde: Intraplan Consult GmbH og BVU Beratergruppe (2014), Fehmarnbælt Forecast 2014 - Update of the FTC-Study of 2002, s. 116.

Note: Incentives oversættelse. De nøjagtige talstørrelser fremgår ikke af kilden. I kilden er talstørrelserne benævnt som hhv. "nearly 30%", "more than 40%" og "around 30%".

Opgørelsen af kilderne til den forventede passagervækst, som er vist i figur 17 ovenfor, er fra 2014; dvs. fra før taksterne på Storebælt blev reduceret i 2018 som følge af en politisk aftale. Takstreduktionen på Storebælt forventes, når den er fuldt indfaset, at reducere trafikken på den faste Femernforbindelse med ca. 500 personbiler om dagen.²⁵ Dette svarer til ca. en fjerdedel af den forventede samlede overflytning fra Storebælt. Takstnedsættelsen ændrer derfor ikke afgørende på billedet af, at Storebælt og Gedser-Rostock er de primære substitutter til Rødby-Puttgarden for personbiltrafikken.

4.3 Udbudssubstitution

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har tidligere vurderet, at der ikke er udbudssubstitution fra andre udbydere af færgefart eller udbydere af passagertransport via land og luft.²⁶

I afgørelsen om Molslinjens overtagelse af Danske Færger skriver Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen følgende om muligheden for, at udbydere af passagertransport via land eller luft (dvs. ikke rederier) vil indtræde på markedet på kort sigt:

²⁵ <https://www.ftm.dk/da/nyheder/2017/regeringen-vil-reducere-brotakster>.

²⁶ Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen (2018b), s. 16 og 19.

”

For så vidt angår udbudssubstitution vurderer Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, at der ikke er udbudssubstitution fra udbydere af transport af passagerer m.v. via land eller luft, idet det også ville være forbundet med væsentlige omkostninger og/eller risici for disse udbydere inden for en kort tidshorizont at skulle udbyde transport af passagerer m.v. med færge.

Kilde: Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen (2018b), s. 16.

I samme afgørelse skriver styrelsen følgende om udbudssubstitution fra konkurrerende færgerederier:

”

For så vidt angår udbudssubstitution vurderer Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen i overensstemmelse med praksis, at der ikke er udbudssubstitution fra andre udbydere af færgefart på andre færgeruter. Det skyldes, at udbudssubstitution alene kan tages i betragtning, hvis færgeoperatørerne som reaktion på små varige ændringer i de relative priser omgående kan omstille produktionen til de relevante produkter, uden at det medfører betydelige omkostninger eller risici.

For en færgeoperatør på én rute ville det være forbundet med væsentlige omkostninger og/eller risici inden for en kort tidshorizont at skulle udbyde transport af passagerer m.v. på en ny færgerute, da der bl.a. skal investeres i nye færger m.v.

Kilde: Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen (2018b), s. 19.

Vi lægger på den baggrund til grund, at der ikke er udbudssubstitution fra andre udbydere. Det betyder i praksis, at vi ved markedsafgrænsningen alene skal se på det eksisterende udbud af transporttjenester, som potentielt kan være i konkurrence med Scandlines' færger.

To yderligere forhold er med til at underbygge denne vurdering. Det drejer sig om adgangen til den nødvendige havneinfrastruktur samt den kommende faste forbindelse over Femern Bælt. Vi beskriver disse forhold herunder.

1) Adgang til infrastruktur

Scandlines ejer selv havnene i Rødby og Puttgarden. Selskabet ejer også havnen i Gedser og har leaset plads i Überseehafen i Rostock indtil 2028.²⁷

²⁷ Scandlines (2018), s. 9.

Scandlines' kontrol med havnene i Rødby og Puttgarden kan medvirke til at gøre det vanskeligere for andre rederier at etablere konkurrerende færgedrift. Det norske selskab Torghatten/Fosen Trafiklag forsøgte gennem en årrække at etablere en færgerute mellem Rødby og Puttgarden.²⁸ I 2011 stadfæstede Højesteret, at Havneklagenævnet havde ret til at tildele selskabet plads i havnen i Rødby. Det lykkedes dog ikke selskabet at få adgang til havnen i Puttgarden efter et længerevarende retsforløb.²⁸

Der er umiddelbart ingen relevante alternative færgenhavne til Rødby og Puttgarden, hverken på dansk eller tysk side. Nærmeste potentielle alternative havne på tysk side inkluderer Heiligenhafen og Grossenbrode. På dansk side inkluderer de nærmeste havne Langø, Nakskov, Nysted, Nykøbing Falster og Gedser.

Flere af disse havne er meget små og bruges kun til lystfartøjer i dag. Vi har ikke undersøgt, om det er teknisk og praktisk muligt at anløbe disse havne som del af en fast færgedrift. Under alle omstændigheder vil anløb af disse havne være forbundet med markant længere sejltider og vil derfor næppe være konkurrencedygtige alternativer til færgedrift på Rødby-Puttgarden.

2) Kommende fast forbindelse

Den 3. september 2008 underskrev Danmark og Tyskland en traktat om at etablere en fast forbindelse over Femern Bælt. Den 28. april 2015 vedtog Folketinget loven om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark.²⁹

Forbindelsen vil løbe parallelt med de nuværende færger mellem Rødby og Puttgarden. Der er usikkerhed om tidsplanen for projektet, som blandt andet afhænger af varigheden af de forventede tyske retssager efter myndighedsgodkendelsen. Ifølge Femern A/S forventes forbindelsen at åbne for trafik i 2028.²⁹

Når den faste forbindelse åbner, vil den være en stærk konkurrent til Scandlines' færger, og markedet vil utvivlsomt udvides til også at omfatte den faste forbindelse. KPMG har i 2016 i en rapport for Transport- og Bygningsministeriet vurderet, at Scandlines efter åbningen af den faste forbindelse vil være en tabsgivende forretning, og det er mest sandsynligt, at ejerne vil indstille færgedriften på Rødby-Puttgarden.³⁰

Udsigten til en kommende fast forbindelse betyder, at eventuelle konkurrerende færgerederier, som måtte overveje at påbegynde sejlads i konkurrence med Scandlines, vil have relativt få år til at forrente deres investering i at åbne en ny færgerute. Dette forhold medvirker til, at det ikke er sandsynligt, at andre selskaber på kort sigt vil investere i en konkurrerende færgerute.

²⁸ https://www.transportmagasinet.dk/article/view/209722/k_kraever_konkurrence_pa_rodbyputtgarden (tilgået 9. november 2018).

²⁹ <https://www.ftm.dk/da/temaer/femern-baelte-forbindelsen/den-faste-forbindelse-over-femern-baelte> (tilgået 5. november 2018).

³⁰ KPMG (2016).

5 Persontransport: Har Scandlines en dominerende stilling?

Det er forbudt for en virksomhed at misbruge en dominerende stilling, jf. Konkurrenceloven §11 og EUF-traktaten artikel 102.³¹ En virksomhed siges at have en dominerende position, hvis den har en økonomisk magtposition, som sætter den i stand til at hindre, at der opretholdes en effektiv konkurrence på det relevante marked, idet den kan udvise en i betydeligt omfang uafhængig adfærd over for sine konkurrenter og kunder og i sidste instans over for forbrugerne.³²

Vurderingen af, om en virksomhed har en dominerende stilling, er en helhedsbedømmelse. I denne helhedsbedømmelse er det centralt at vurdere, om virksomheden kan handle uafhængigt.³² Der kan således ikke fastsættes nogen facitliste for, hvorvidt en virksomhed er dominerende, og vi foretager således ikke nogen endelig konklusion på dette spørgsmål i denne rapport.

I dette kapitel belyser vi fakta, som er relevante i forbindelse med at vurdere, om Scandlines indtager en dominerende position. I analyserne betragter vi Scandlines' samlede stilling, dvs. inklusive både Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock.

I dette kapitel viser vi blandt andet følgende:

- Scandlines havde i 2017 en markedsandel på mellem 54% og 100% på markedet for transport af køretøjer med passagerer, afhængig af den valgte geografiske markedsafgrænsning.
- En markedsandel på 50% eller derover kan i sig selv udgøre bevis for, at en virksomhed har dominerende stilling.
- Storebæltsbroen agerer ikke som en kommerciel aktør, hvilket potentielt kan bidrage til, at Scandlines i højere grad kan handle uafhængigt på markedet.

5.1 Scandlines' markedsandel

En dominerende stilling kan være en følge af en række faktorer, som hver for sig ikke nødvendigvis er afgørende, men blandt disse faktorer har høje markedsandele stor betydning. En markedsandel på 50% eller derover kan i sig selv udgøre bevis for, at en virksomhed har dominerende stilling.³³

³¹ <https://www.eu.dk/da/dokumenter/traktater/traktaten-euf/tredje-del> (tilgået 13. november 2018).

³² Se fx Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen (2018a), s. 90.

³³ Se fx Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen (2018a), s. 91.

I dette afsnit ser vi nærmere på Scandlines' markedsandel med forskellige antagelser om den geografiske markedsafgrænsning.

5.1.1 Relevant trafik på Storebæltsforbindelsen

Storebæltsbroen kan potentielt betragtes som værende på samme marked som Scandlines' ruter, som vi beskrev i afsnit 4.2. Langt størstedelen af trafikken på Storebælt er imidlertid indenlandsk trafik mellem Øst- og Vestdanmark, som ikke er relevant i forhold til Scandlines' færger til og fra Tyskland.

Der findes til vores kendskab ikke detaljerede opgørelser over de geografiske rejsemønstre for biltrafikken på Storebælt. Resultaterne fra trafikprognoserne for Femern Bælt-forbindelsen kan imidlertid give en indikation. Prognoserne fra 2014 indikerer, at Femern Bælt-forbindelsen vil overflytte 718.000 personbiler om året fra Storebælt.³⁴ Når takstnedsættelserne på Storebæltsbroen, som blev aftalt i 2017, er fuldt indfaset, forventes dette tal at falde med ca. en fjerdedel.³⁵ Disse tal indikerer, at den relevante trafik på Storebæltsforbindelsen i forhold til at konkurrere med Scandlines kan være op imod 718.000 personbiler om året.

Til sammenligning fik Sund & Bælt i 2008 gennemført en interviewundersøgelse hvoraf det fremgik, at 3% af bilturene over Storebælt var til eller fra udlandet.³⁶ Det fremgår desværre ikke af undersøgelsen, hvilke lande der er tale om. Men det kan blandt andet dreje sig om rejser mellem Jylland og Sverige eller mellem Sjælland/Sverige og Tyskland/kontinentet. Kun den sidste relation er relevant i forhold til konkurrencen med Scandlines.

I 2017 passerede 11,2 mio. personbiler Storebæltsbroen.³⁷ Hvis andelen af ture til og fra udlandet fortsat var 3%, svarer det til ca. 335.000 personbiler. Det er uvist, hvilken andel af disse der er rejser mellem Østdanmark/Sverige og kontinentet og dermed potentielt i konkurrence med Scandlines' færger. Under alle omstændigheder er dette tal imidlertid lavere end skønnet fra Femern Bælt-trafikprognosen. I de efterfølgende beregninger vælger vi konservativt at bruge tallet fra Femern Bælt-trafikprognosen til at indikere den relevante trafik på Storebæltsforbindelsen, idet det giver det laveste skøn for Scandlines' markedsandel.

5.1.2 Færgeruter på Østersøen

Som vi beskrev i afsnit 4.2.4, findes der en række færgeruter i den vestlige Østersø, som sejler direkte mellem Sverige og Tyskland/Polen, og som potentielt kan være i konkurrence med Scandlines (dvs. være på samme geografiske marked).

³⁴ Intraplan Consult GmbH og BVU Beratergruppe (2014), tabel 6-12, side 143. Tal for år 2022.

³⁵ <https://www.tfm.dk/da/nyheder/2017/regeringen-vil-reducere-brotakster>.

³⁶ Sund & Bælt (2008).

³⁷ <https://www.storebaelt.dk/omstorebaelt/trafiktal> (tilgået 9. november 2018).

I 2017 var der i alt 2,7 mio. personbiler med på færgeruterne i den vestlige Østersø, jf. tabel 12. Heraf var der 0,8 mio. personbiler med på færgeruterne mellem Sydsverige og kontinentet, mens de øvrige 1,8 mio. personbiler var med på Scandlines' færgeruter Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock.

Tabel 12 Antal personbiler på færgeruterne i den vestlige Østersø, 2017

Rute	Personbiler
Rødby-Puttgarden	1.504.229
Gedser-Rostock	335.724
Trelleborg-Travemünde	57.369
Trelleborg-Rostock	181.135
Trelleborg-Sassnitz	93.395
Trelleborg-Swinoujscie	54.617
Ystad-Swinoujscie	213.809
Karlskrona-Gdynia	107.806
Malmö-Travemünde	28.645
Göteborg-Kiel	105.891
I alt ekskl. Scandlines	842.667
I alt inkl. Scandlines	2.682.620

Kilde: Danmarks Statistik, SKIB32 (Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock) og Trafikanalys, Sjøtrafik 2017, tabel 11A og 11B (øvrige ruter).

Note: Trafikanalys er en svensk myndighed, som udarbejder de officielle svenske statistikker inden for områderne transport og kommunikation, jf. <https://www.trafa.se/sidor/officiell-statistik/>.

5.1.3 Vurdering af Scandlines' markedsandel

På baggrund af trafiktallene i de foregående delafsnit kan vi opgøre Scandlines' markedsandel. Vi antager, at det relevante produktmarked kan afgrænses til transport af køretøjer med passagerer med færge samt på eventuelle relevante broforbindelser, jf. afsnit 4.1.

En afklaring af den præcise geografiske markedsafgrænsning afhænger af en samlet vurdering, som vi ikke foretager i denne rapport. Vi har derfor opgjørt markedsandelen ud fra forskellige geografiske afgrænsninger.

Uanset hvilken geografisk markedsafgrænsning man betragter, er Scandlines markedsandel over 50%, jf. tabel 13. Hvis man alene betragter færgerne mellem Østdanmark og Tyskland, har Scandlines en markedsandel på 100%. Hvis man vælger den bredeste afgrænsning, hvor man også medregner relevante rejser på Storebælt og alle rejser med Østersøfærgerne, så estimerer vi Scandlines markedsandel i 2017 til 54%.

Tabel 13

Scandlines' markedsandel, transport af personbiler med passagerer ved forskellige geografiske afgrænsninger

Geografisk afgrænsning	Inkl. Østersøfærger*	Ekskl. Østersøfærger
Inkl. relevant** trafik på Storebælt	54%	72%
Ekskl. Storebælt	69%	100%

Kilde: Se afsnit 5.1.1 og tabel 12.

Note: Opgjort som antallet af personbiler med ruterne Gedser-Rostock og Rødby-Puttgarden divideret med det samlede marked.

*Direkte færger mellem Sverige og Tyskland/Polen, jf. afsnit 4.2.4.

**Estimeret på baggrund af Femern-prognose, jf. afsnit 5.1.1.

5.2 Storebæltsforbindelsen agerer ikke som en kommerciel aktør

Priserne på Storebælt er ikke sat fastsat efter kommercielle hensyn om eksempelvis at maksimere indtjeningen, men er derimod politisk fastsatte. Dette fremgår af loven om Sund og Bælt Holding A/S (Lov nr. 588 af 24/06/2005) § 16, stk. 2. Her fastlægges det, at ”transport- og energiministeren fastsætter niveauet for betalingen og principperne for regulering af denne”.

Ud over de årlige prisreguleringer af taksterne i henhold til forbrugerprisindekset er der sket to væsentlige reguleringer af taksterne, siden vejforbindelsen blev åbnet i 1998, som i begge tilfælde har været politisk bestemte:

- 2005: I henhold til ”*Politisk aftale om Storebæltstakster mv.*” fra 26. maj 2005 blev det besluttet at nedsætte taksterne for personbiler, varebiler mv. med ca. 20%, at indføre weekendrabat og at nedsætte taksterne for persontogspassage med 20%.³⁸ Formålet var at ”fremme samkvemmet mellem landsdelene”.
- 2018: Som led i finanslovsforhandlingerne i december 2017 blev det aftalt, at taksterne på Storebæltsforbindelsen nedsættes med 15% pr. 1/1 2018 og yderligere i 2023, så taksterne samlet sættes ned med 25%.³⁹

Hertil øgede regeringen pendlerfradraget på rejser over Storebælt og sænkede prisen på PenderBizz i forbindelse med Finansloven for 2016.⁴⁰

Det forhold, at Storebæltsbroen ikke agerer som en kommerciel aktør, kan betyde, at Scandlines i højere grad må opfatte brotaksterne som statiske og uafhængige af Scandlines' egne initiativer,

³⁸ https://www.tfm.dk/~media/files/publication/2005/politisk_aftale_storebaelt_260505_endelig.pdf (tilgået 13. november 2018).

³⁹ Finansministeriet (2017).

⁴⁰ <http://www.skm.dk/media/1287198/0-Overblik.pdf> (tilgået 13. november 2018).

herunder ændrede priser og rabatter. Dette kan potentielt bidrage til, at Scandlines i højere grad kan agere uafhængigt på markedet.

6 Persontransport: Misbruger Scandlines en dominerende stilling på markedet, hvor de er dominerende?

Det er forbudt for en virksomhed at misbruge en dominerende stilling. En dominerende virksomhed misbruger sin stilling, når den udnytter sin position på en sådan måde, at det skader konkurrencen på markedet. Der kan typisk være tale om to typer af misbrug:⁴¹

1. **Ekskluderende misbrug:** At skade konkurrenter eller holde dem ude af markedet, eksempelvis ved at tilbyde konkurrenternes kunder særligt store rabatter.
2. **Udnyttende misbrug:** At udnytte, at virksomheden ikke er udsat for konkurrence, ved eksempelvis at tage urimeligt høje priser til skade for forbrugerne.

I dette kapitel belyser vi fakta i relation til spørgsmålet om, hvorvidt Scandlines misbruger en eventuelt dominerende stilling på markedet for transport af køretøjer mv. med færge med fokus på passagertransport. I afsnit 6.1 ser vi på, hvornår en pris i konkurrenceretlig forstand betegnes som "urimeligt høj". I afsnit 6.2 analyserer vi Scandlines' profitmargin, mens vi i afsnit 6.3 undersøger Scandlines' priser.

Vi viser blandt andet følgende:

Sammenligning af profitmarginer

- Indtjeningsgraden i Scandlines målt på EBIT-margin var i 2017 92% over gennemsnittet for andre selskaber.
- Indtjeningsgraden i Scandlines målt på EBITDA-margin var 55-109% over gennemsnittet for andre selskaber.
- En tidligere analyse fra KPMG af indtjeningen i 2014 fandt lignende resultater.

Scandlines' prisstruktur og sammenligning mellem Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock

- Scandlines sælger billetter på Rødby-Puttgarden til meget forskellige priser. En standard enkeltbillet i højsæsonen koster eksempelvis 715 kr., mens en SMILE Grænsehandelsbillet koster 299 kr. tur/retur.
- Listeprisen pr. km er 90-160% højere på Rødby-Puttgarden end på Gedser-Rostock.

⁴¹ Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen (2013), s. 18.

- Listepriisen pr. operationstime er 46-100% højere på Rødby-Puttgarden end på Gedser-Rostock.

Sammenligning af priserne på Rødby-Puttgarden med andre rederiers prissætning

- Prissammenligningen med andre operatører er afhængig af, hvornår man rejser, og hvornår man bestiller billetten.
- Vores analyse viser, at Scandlines' pris på Rødby-Puttgarden er højere end de andre operatørers gennemsnitlige prissætning ved 11 ud af 12 undersøgte rejsetidspunkter.
- Afvigelsen varierer mellem at være 220% højere og 9% lavere for en returbillet.
- I sammenligningen tager vi hensyn til sejladsens længde samt omkostningerne ved havneophold.

Scandlines' historiske prisudvikling på Rødby-Puttgarden

- Scandlines indførte sin nuværende prisstruktur i foråret 2010.
- Scandlines har i perioden 2011 til 2018 hævet prisen på standardbilletten med 16-30%, mens forbrugerpriserne generelt er steget med 6%.
- Priserne på Scandlines' Economybilletter har i samme periode været uændret eller er faldet.
- I perioden 2007 til 2011 har Scandlines hævet prisen på en standardbillet med 7% i lavsæsonen og 47% i højsæsonen. I samme periode steg forbrugerpriserne med 10%.
- Scandlines indførte de billigere Economybilletter i foråret 2010. Vi har ikke kendskab til Scandlines' rabatter før indførelsen af den nuværende prisstruktur.
- I 2011 udgjorde standardbilletter 59% af billetsalget målt på volumen, mens Economy- og Flexbilletter mv. udgjorde 7% af salget. Den resterende andel var shopping- og 1-dagsbilletter.

6.1 Hvornår er en pris "urimeligt høj"?

EU-Domstolen har i flere sager fastslået, at der er tale om urimelige priser, når prisen på en vare ikke står i rimeligt forhold til den økonomiske værdi af den leverede vare.⁴² Domstolen opstillede

⁴² Dette afsnit er baseret på Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen (2018), s.132-133.

i forbindelse med *United Brands*-sagen en toleddet test for, om dette er tilfældet. I denne test undersøges det, hvorvidt:

1. Der er et urimeligt forhold mellem omkostninger og pris.
2. Prisen i sig selv eller i forhold til prisen for konkurrerende varer er urimelig.

I forarbejderne til den danske konkurrencelov fremgår det, at det er afgørende, om prisen eller avancen klart overstiger, hvad der kunne opnås på et marked med virksom konkurrence.

Der er ikke en klar praksis for, hvor stor en forskel der skal være mellem pris og omkostning for, at der i konkurrenceretlig forstand er tale om, at en virksomhed tager "urimeligt høje" priser.⁴³ Der er derimod tale om en konkret vurdering, der skal foretages fra sag til sag.

Man skal blandt andet tage højde for, at profitmarginen varierer på tværs af industrier, hvilket blandt andet kan skyldes forskelle i risikoprofil. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen citerer i en afgørelse fra 2018 en række sager i forskellige industrier, hvor profitmarginen på mellem 20% og 80% er indgået i en vurdering af, at virksomheden tog urimeligt høje priser.⁴⁴ Styrelsen finder det endvidere relevant at citere, at den gennemsnitlige overskudsgrad i private byerhverv i Danmark har ligget på mellem 6,3% og 6,8% i perioden 2013-2015.

6.2 Sammenligning af profitmarginer

I dette afsnit ser vi nærmere på sammenhængen mellem Scandlines' priser og omkostninger, svarende til første led i *United Brands*-testen, jf. afsnit 6.1. Forskellen mellem priser/omsætning og omkostninger kommer direkte til udtryk i selskabets regnskaber i form af det regnskabsmæssige resultat.

Vi har i denne rapport ikke gennemført nærmere analyser af Scandlines' omkostninger, herunder i hvilket omfang de regnskabsmæssige omkostninger afspejler selskabets faktiske omkostninger i konkurrenceøkonomisk forstand. Det vil kræve en nærmere granskning af de fysiske og økonomiske forhold omkring Scandlines' færger og havneinfrastruktur, som ligger uden for rammerne af denne opgave, og som kan kræve interne data, vi ikke har haft til rådighed.

6.2.1 Sammenligning af regnskabstal for 2017

Vi har sammenlignet Scandlines' indtjening med en række sammenligningsoperatører, bestående af færgerederier med ruter i Danmark eller mellem Skandinavien og kontinentet.

Scandlines havde i 2017 et resultat før skat på 29%, målt ved EBIT-marginen⁴⁵, jf. figur 18. I sammenligningsgruppen var det vægtede resultat før skat på 15%. Indtjeningsgraden i Scandlines

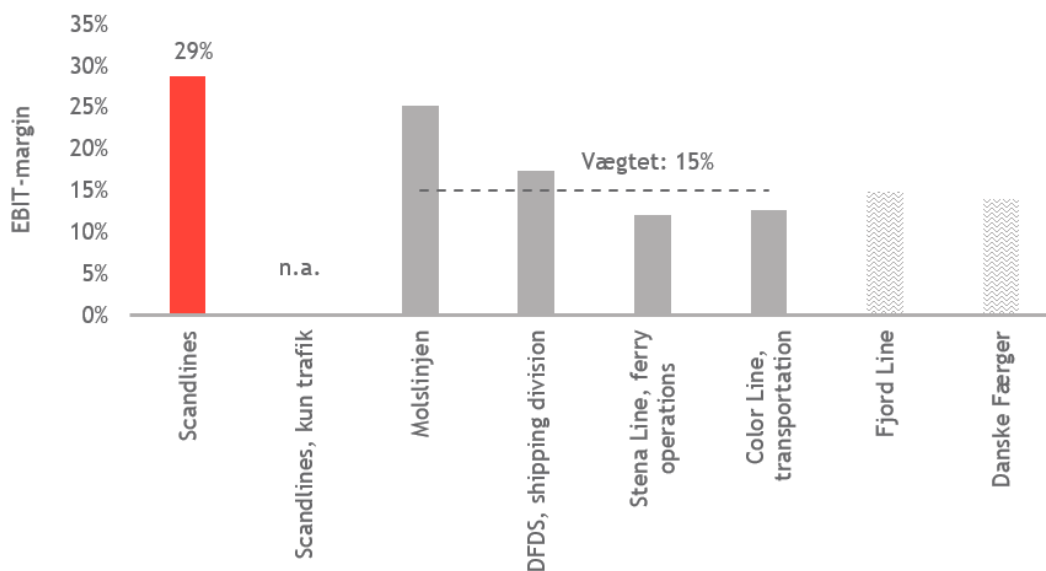
⁴³ Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen (2018), s. 154.

⁴⁴ Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen (2018), s.154-155.

⁴⁵ EBIT = Earnings before interest and tax.

målt på EBIT-marginen var altså 92% højere end indtjeningsgraden blandt sammenligningsoperatørerne.

Figur 18 Sammenligning af EBIT i 2017 på tværs af selskaber



Kilde: Scandlines (2018), Molstlinjen (2018), Danske Færger (2018), DFDS (2018), Stena Line (2018), Color Line (2018) og Fjord Line (2018).

Note: Scandlines opgør ikke EBIT-margin for transportaktiviteterne alene. Data for Fjord Line omfatter alene januar-september og indgår derfor ikke som peer. Danske Færger har væsentlig anderledes forretningsmodel (drift af udbudte ruter med offentligt tilskud) og indgår derfor ikke som peer.

Tilsvarende var Scandlines' EBITDA⁴⁶-margin 37-40% for Scandlines som helhed og 50% for Scandlines' trafikaktiviteter, jf. tabel 14 og figur 19.⁴⁷ Vægtet EBITDA for sammenligningsoperatørerne var på 24%.

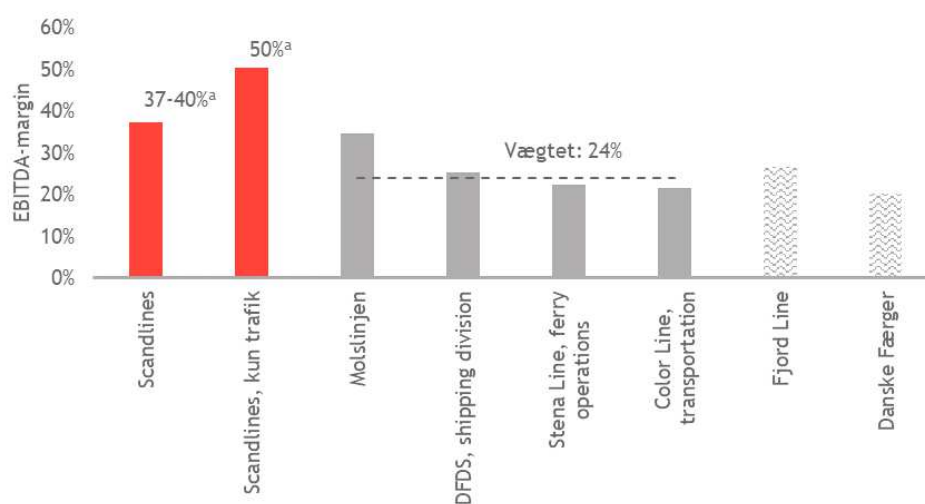
Indtjeningsgraden i Scandlines målt på EBITDA-margin er altså 55-109% højere end sammenligningsoperatørernes.

Vi har ikke adgang til en opsplnitning af Scandlines' trafikaktiviteter på Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock. Vores sammenligning af billetpriserne på Scandlines' ruter viste, at priserne pr. operationstime er markant højere på Rødby-Puttgarden end på Gedser-Rostock, jf. afsnit 6.3.2. På den baggrund ville det være naturligt at antage, at Scandlines har en højere indtjeningsgrad på Rødby-Puttgarden. Hvis man lavede en sammenligning alene for Rødby-Puttgarden, ville man derfor muligvis komme frem til, at Scandlines' indtjening ville fremstå endnu højere.

⁴⁶ EBITDA = Earnings before interest, taxation, depreciation and amortization.

⁴⁷ De 37% og 50% udtrykker EBITDA-marginen baseret på resultat af ordinær drift, ekskl. særlige poster. Se tabel 14 og beskrivelsen i bilag B.

Figur 19 Sammenligning af EBITDA i 2017 på tværs af selskaber



Kilde: Scandlines (2018), Molstinsen (2018), Danske Færger (2018), DFDS (2018), Stena Line (2018) og Fjord Line (2018).
 Note: Data for Fjord Line omfatter alene januar-september og indgår derfor ikke som peer. Danske Færger har væsentlig anderledes forretningsmodel og indgår derfor ikke som peer.
^a Tilbagevendende EBITDA-margin (se evt. nærmere i bilag B).

Tabel 14 Scandlines' indtjening fra færgetrafik og BorderShops, 2017, mio. DKK

	Trafik	BorderShops	I alt
Omsætning	2.622	1.006	3.628
Tilbagevendende ^a EBITDA	1.319	127	1.445
EBITDA	-	-	1.356
Tilbagevendende ^a EBITDA-margin	50% ^b	13% ^b	40% ^b
EBITDA-margin	-	-	37% ^c

Kilde: Scandlines (2018), omregnet til mio. DKK. Se bilag A for noter vedr. omregning fra EUR til DKK.

^a Resultat af ordinær drift, ekskl. særlige poster (se evt. nærmere i bilag B).

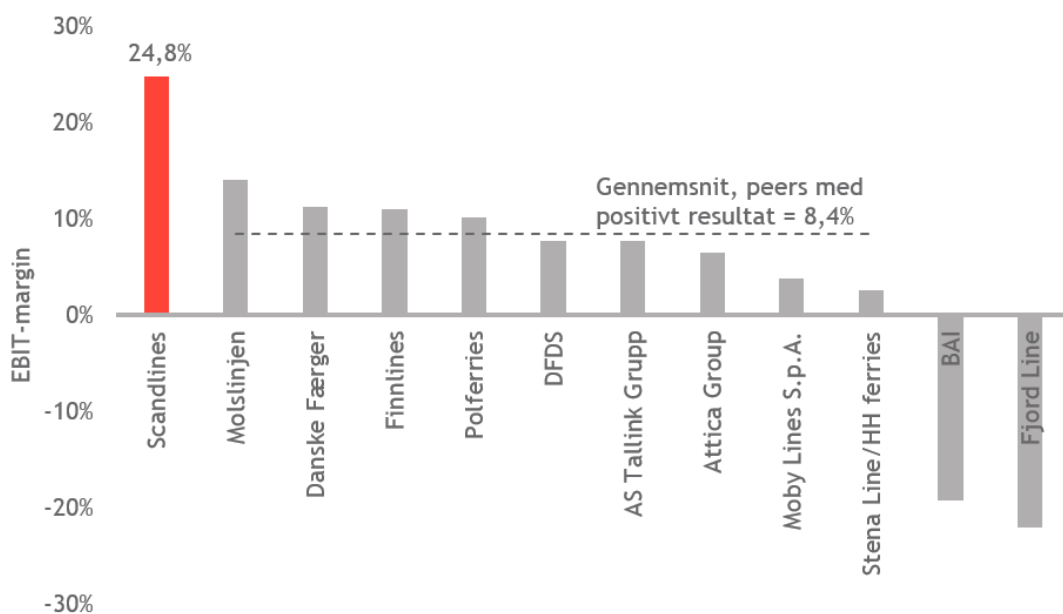
^b Egne beregninger, tilbagevendende EBITDA/omsætning.

^c Egne beregninger: EBITDA/omsætning.

6.2.2 Tidligere analyser

KPMG gennemførte en lignende analyse for Transport- og Bygningsministeriet i 2016.⁴⁸ Her fandt KPMG, at Scandlines i 2014 havde et resultat før skat på 24,8% (EBIT-margin), hvilket var næsten tre gange højere end et udvalg af andre selskaber (8,4%), når man alene inkluderer selskaber med et positivt resultat, jf. figur 20. Hvis man også inkluderer selskaber med et negativt resultat er gennemsnittet for de øvrige selskaber på 5,1%.

Figur 20 Tidligere analyse af KPMG af EBIT i 2014 på tværs af operatører



Kilde: KPMG (2016).

Note: Gennemsnit for øvrige selskaber er et simpelt gennemsnit og omfatter alene selskaber med et positivt resultat.

Note 2: KPMG giver følgende forklaring på selskaber i peergruppeanalyse: "Vi har identificeret en række selskaber der, i mere eller mindre grad, er sammenlignelige med Scandlines. Vi har forsøgt at identificere selskaber med samme størrelse (både på omsætning og antal ansatte), samme geografi samt en lignende primær drift. Herudover har vi prioriteret selskaber, hvis ejerskabsstruktur minder om Scandlines' (dvs. helt eller delvist ejet af en fond). I peergruppen er tre selskaber fondsejet (Moby, BAI og Attica Group)."

Et lignende billede findes i KPMG-analysen, når man vurderer ud fra EBITDA-margin. Scandlines' EBITDA-margin var i 2014 34,4% sammenlignet med Molslinjens 23% og gennemsnittet i peergruppen på 20,1%.

⁴⁸ KPMG (2016).

6.3 Scandlines' prissætning

I dette afsnit undersøger vi Scandlines' prissætning, svarende til andet led i *United Brands*-testen, jf. afsnit 6.1.

Først beskriver vi Scandlines' prisstruktur i dag. Vi sammenligner derefter prissætningen på Rødby-Puttgarden med Scandlines' færgerute mellem Gedser og Rostock. Dernæst sammenligner vi priserne på Rødby-Puttgarden med en række andre ruter, som drives af andre rederier. Til sidst ser vi på, hvordan Scandlines' priser har udviklet sig historisk.

6.3.1 Scandlines' prisstruktur for persontransport

Den 12. april 2010 indførte Scandlines en ny prisstruktur, hvor kunden kan vælge mellem tre forskellige billetkategorier: Economy, Standard og Plus.⁴⁹ De to sidstnævnte billettyper har siden ændret navn til hhv. Economy Extra og Flex.⁵⁰

Ifølge Scandlines var baggrunden for den nye prisstruktur i 2010, at man gerne ville imødekomme kunders forskellige ønsker endnu bedre, jf. nedenstående citatboks. I pressemeddelelsen fremgik det også, at deres nye prisstruktur var sæsonbaseret.

”

Der er lige så mange måder at forberede en rejse på, som der er grunde til at rejse med færge. Nogle planlægger rejsen i god tid og vil også gerne booke lang tid i forvejen, mens andre foretrækker at booke kort tid før afgang og have fuld fleksibilitet. Scandlines har indført et nyt prissystem for fremover at kunne imødekomme disse meget forskellige kundeønsker endnu bedre.

(...)

Vores reviderede prissystem er bygget op omkring sæsoner på samme måde som i turistbranchen

Scandlines, pressemeddelelse, 13. april 2010.

Kilde: <https://www.scandlines.dk/om-scandlines/presse#/pressereleases/nyt-prissystem-hos-scandlines-giver-flere-valgmuligheder-946926> (tilgået d. 9. november 2018).

Scandlines' prisstruktur for personbiler er således delt op i en højsæson og en lavsæson og omfatter tre primære billettyper, jf. tabel 15.

Economy Extra betegnes af Scandlines som standardbilletten og kan købes indtil 15 minutter før afgang.⁵¹ Economybilletterne skal købes mindst 14 dage før afgang, og der er kun et begrænset

⁴⁹ <https://www.scandlines.dk/om-scandlines/presse#/pressereleases/nyt-prissystem-hos-scandlines-giver-flere-valgmuligheder-946926> (tilgået d. 8. november 2018).

⁵⁰ <https://www.scandlines.dk/billetter/priskalender> (tilgået d. 9. november 2018).

⁵¹ <https://www.scandlines.dk/billetter/billettyper-og-priser/rodby-puttgarden> (tilgået 18. november 2018).

antal billetter til rådighed på hver afgang.⁵² Billettypen forudsætter desuden medlemskab af SMILE-fordelsklubben. Medlemskabet er gratis.

Flexbilletten kan betegnes som et premiumprodukt, der giver øget fleksibilitet og forskellige ekstra services.

Tabel 15 Listepreiser for personbiler på Scandlines' færgeruter

Billettype	Rødby-Puttgarden		Gedser-Rostock	
	Lavsæson	Højsæson	Lavsæson	Højsæson
Economy	245	499	245	499
Economy Extra	585	715	799	939
Flex	749	849	999	1.099

Kilde: <https://www.scandlines.dk/billetter/priskalender> (tilgået 17. november 2018).

Note: Economy Extra- og Flexbilletterne er ekskl. et onlinebookinggebyr på 6 kr. Ved køb ved personlig betjening opkræves et gebyr på 75 kr. Prisen gælder en alm. personbil inklusive passagerer. Scandlines tilbyder også et begrænset antal mini-feriebilletter.

Højsæsonen omfatter i 2018 fire måneder af sommeren mellem maj og september, det meste af februar samt perioder omkring påske, efterårsferien, jul og nytår, jf. figur 21. I alt var 190 dage i 2018 defineret som højsæson, svarende til 52% af årets dage. Man må forvente, at andelen af årets trafik, der fandt sted i højsæsonen, er højere end dette tal, da færgerne antageligvis har en højere gennemsnitlig belægningsgrad i højsæsonen.

Figur 21 Scandlines' priskalender for personbiler 2018 (højsæson markeret med grå baggrundsfarve)

Januar							Februar							Marts							April							Maj							Juni																				
M	T	O	T	F	L	S	M	T	O	T	F	L	S	M	T	O	T	F	L	S	M	T	O	T	F	L	S	M	T	O	T	F	L	S	M	T	O	T	F	L	S														
01	02	03	04	05	06	07				01	02	03	04				01	02	03	04							01							01	02	03							01	02	03										
08	09	10	11	12	13	14	05	06	07	08	09	10	11	05	06	07	08	09	10	11	02	03	04	05	06	07	08	01	02	03	04	05	06								04	05	06	07	08	09	10	04	05	06	07	08	09	10	
15	16	17	18	19	20	21	12	13	14	15	16	17	18	12	13	14	15	16	17	18	09	10	11	12	13	14	15	07	08	09	10	11	12	13	11	12	13	14	15	16	17	11	12	13	14	15	16	17	11	12	13	14	15	16	17
22	23	24	25	26	27	28	19	20	21	22	23	24	25	19	20	21	22	23	24	25	16	17	18	19	20	21	22	14	15	16	17	18	19	20	18	19	20	21	22	23	24	18	19	20	21	22	23	24	18	19	20	21	22	23	24
29	30	31	26	27	28	26	27	28	29	30	31	23	24	25	26	27	28	29	23	24	25	26	27	28	29	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	25	26	27	28	29	30	25	26	27	28	29	30							

Juli							August							September							Oktober							November							December																
M	T	O	T	F	L	S	M	T	O	T	F	L	S	M	T	O	T	F	L	S	M	T	O	T	F	L	S	M	T	O	T	F	L	S	M	T	O	T	F	L	S										
						01				01	02	03	04	05				01	02							01	02							01	02	03	04							01	02						
02	03	04	05	06	07	08	06	07	08	09	10	11	12	03	04	05	06	07	08	09	01	02	03	04	05	06	07	05	06	07	08	09	10	11	03	04	05	06	07	08	09	03	04	05	06	07	08	09			
09	10	11	12	13	14	15	13	14	15	16	17	18	19	10	11	12	13	14	15	16	08	09	10	11	12	13	14	12	13	14	15	16	17	18	10	11	12	13	14	15	16	10	11	12	13	14	15	16			
16	17	18	19	20	21	22	20	21	22	23	24	25	26	17	18	19	20	21	22	23	15	16	17	18	19	20	21	19	20	21	22	23	24	25	17	18	19	20	21	22	23	17	18	19	20	21	22	23			
23	24	25	26	27	28	29	27	28	29	30	31	24	25	26	27	28	29	30	22	23	24	25	26	27	28	26	27	28	29	30	24	25	26	27	28	29	30	24	25	26	27	28	29	30	24	25	26	27	28	29	30
30	31													29	30	31	29	30	31	26	27	28	29	30	26	27	28	29	30	26	27	28	29	30	26	27	28	29	30												

Kilde: <https://www.scandlines.dk/billetter/priskalender> (tilgået 17. november 2018).

⁵² I praksis er det i nogle tilfælde muligt at købe Economybilletter mindre end 14 dage før afgang, jf. figur 24.

Scandlines tilbyder også rabatter på returbilletter i form af blandt andet 1-dagsbilletter og miniferie-billetter.⁵³ Sidstnævnte billettype udbydes dog i kun i begrænset antal og kun til medlemmer af fordelsprogrammet SMILE.

Ud over ovenstående billettyper tilbyder Scandlines shoppingbilletter på Rødby-Puttgarden og en række andre specialbilletter. Vi beskriver disse nærmere i kapitel 7.

Rederiet sælger desuden et 10-turskort, som giver ca. 18% rabat i forhold til prisen på Economy Extra i højsæsonen, og som skal anvendes inden for et år.⁵⁴ Prisen pr. tur ved brug af kortet svarer således til prisen på en Economy Extra-billet i lavsæsonen. Vi har ikke kendskab til data om udbredelsen af dette produkt.

Fordeling af salget på billettyper

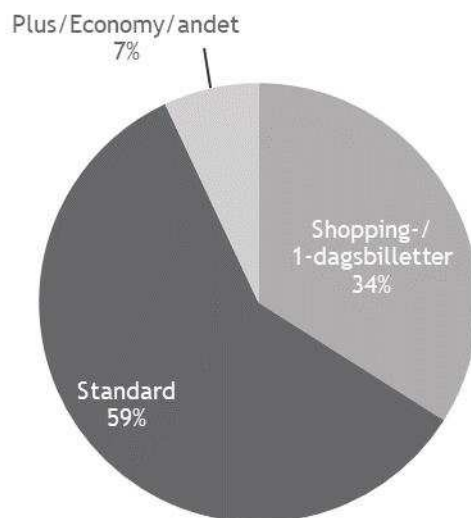
Vi har ikke kendskab til den aktuelle fordeling af salget på billettyper. Scandlines har imidlertid fremlagt data for salgsfordelingen i 2011, jf. figur 22. På dette tidspunkt udgjorde Standardbilletten (i dag Economy Extra) 59% af billetsalget, mens Economybilletter og Plusbilletter mv. tilsammen kun udgjorde 7% af salgsvolumen. Dette indikerer, at Standard-/Economy Extra-billetten er den mest relevante billettype, når man skal undersøge Scandlines' priser.

Shoppingbilletter og 1-dagsbilletter stod for 34% af volumen i 2011, jf. figur 22. Scandlines har oplyst, at shoppingbilletter i perioden 2004-2017 har stået for 30-35% af trafikken med personbiler, jf. bilag 13.1. Den resterende trafik er i samme kilde blot beskrevet som "andet". Vi har derfor ikke kendskab til, hvordan fordelingen af salget på de øvrige billettyper har ændret sig siden 2011.

⁵³ <https://www.scandlines.dk/billetter/billettyper-og-priser/rodby-puttgarden> (tilgået 17. november 2018).

⁵⁴ <https://www.scandlines.dk/billetter/10-turs-kort.aspx> (tilgået 18. november 2018).

Figur 22 Scandlines' billetmiks, 2011, opgjort efter volumen



Kilde: Oplyst af Scandlines, <https://www.ft.dk/samling/20121/almindel/tru/bilag/190/1224745.pdf> (tilgået 9. november 2018).

Shoppingbilletter og 1-dagsbilletter

Scandlines tilbyder som nævnt en række shoppingbilletter og 1-dagsbilletter på Rødby-Puttgarden. Billetterne er blandt andet målrettet danske kunder, som ønsker at købe øl og vin eller andre varer i Tyskland.

Vi beskriver disse billettyper mere detaljeret i kapitel 7.

1-dagsbilletterne koster helt ned til 105 kr. tur/retur for de billigste billettyper, jf. beskrivelsen i kapitel 7. Billettypen SMILE Grænsehandel koster 299 kr. tur/retur og kan bookes kort tid før afgang. I højsæsonen koster en standardbillet (Economy Extra) til sammenligning 715 kr. for en enkeltbillet, jf. tabel 15. Det betyder, at en standardbillet i højsæsonen er næsten fem gange dyrere tur/retur end SMILE Grænsehandel-billetterne.

6.3.2 Sammenligning af priserne på Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock

I dette afsnit sammenligner vi Scandlines' prisniveau på Rødby-Puttgarden med prisniveauet på Scandlines' rute Gedser-Rostock. Vi sammenligner først listepriiserne på Rødby-Puttgarden med listepriiserne på Gedser-Rostock uden at tage hensyn til tilgængeligheden af Economybilletter. Dernæst ser vi nærmere på, i hvilket omfang der er Economybilletter tilgængelige i forskellige købsituationer.

Ved sammenligningen er det væsentligt at holde sig for øje, at overfarten Gedser-Rostock er mere end dobbelt så lang (48 km/105 minutter) som Rødby-Puttgarden (19 km/45 minutter).

Sammenligning af listepreiser

Listepreisen på en Economybillet er den samme på de to ruter, mens priserne på Economy Extra og Flex er højere på Gedser-Rostock end på Rødby-Puttgarden i både lav- og højsæsonen, jf. figur 23.

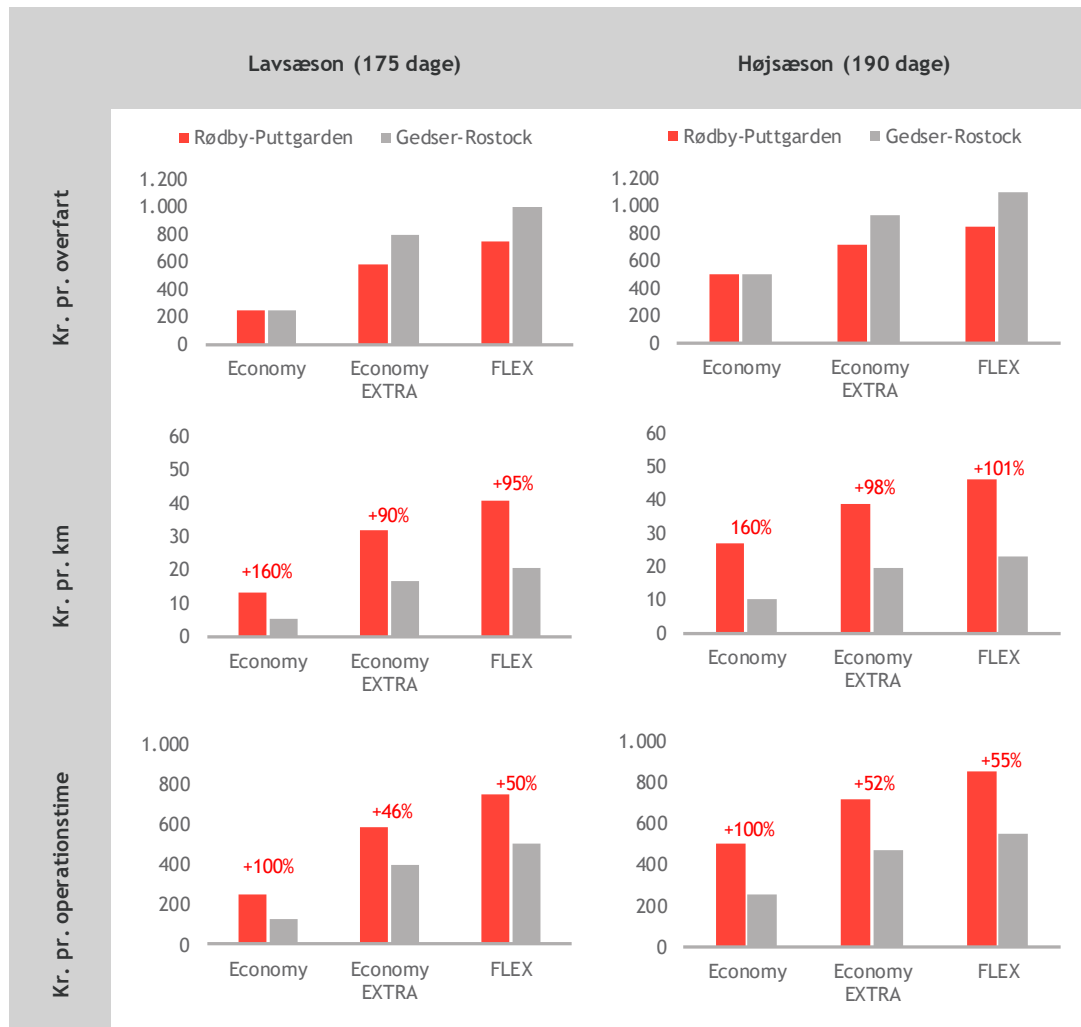
Korrigerer man for rutelængderne og betragter priserne pr. km, fremgår det af figur 23, at priserne er 90-160% højere på Rødby-Puttgarden end på Gedser-Rostock.

Denne opgørelse tager dog ikke hensyn til, at Scandlines også har omkostninger til lønninger mv., mens færgen opholder sig i havnen. Vi har derfor også opgjort omkostningen pr. operationstime (sejltid + havneophold).⁵⁵ Ved dette mål er priserne 46-100% højere på Rødby-Puttgarden end på Gedser-Rostock, jf. figur 23.

⁵⁵ Havneopholdet er 15 minutter på begge ruter, jf. <https://www.scandlines.dk/billetter/sejlaner> (tilgået d. 10. oktober 2018).

Figur 23

Listepriser på Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock (procentsats angiver merpris for Rødby-Puttgarden)



Kilde: Egne beregninger baseret på listepriser og sejltider fra scandlines.dk samt afstande fra Shippax (2018). Se også tabel 15.

Tilgængeligheden af Economybilletter

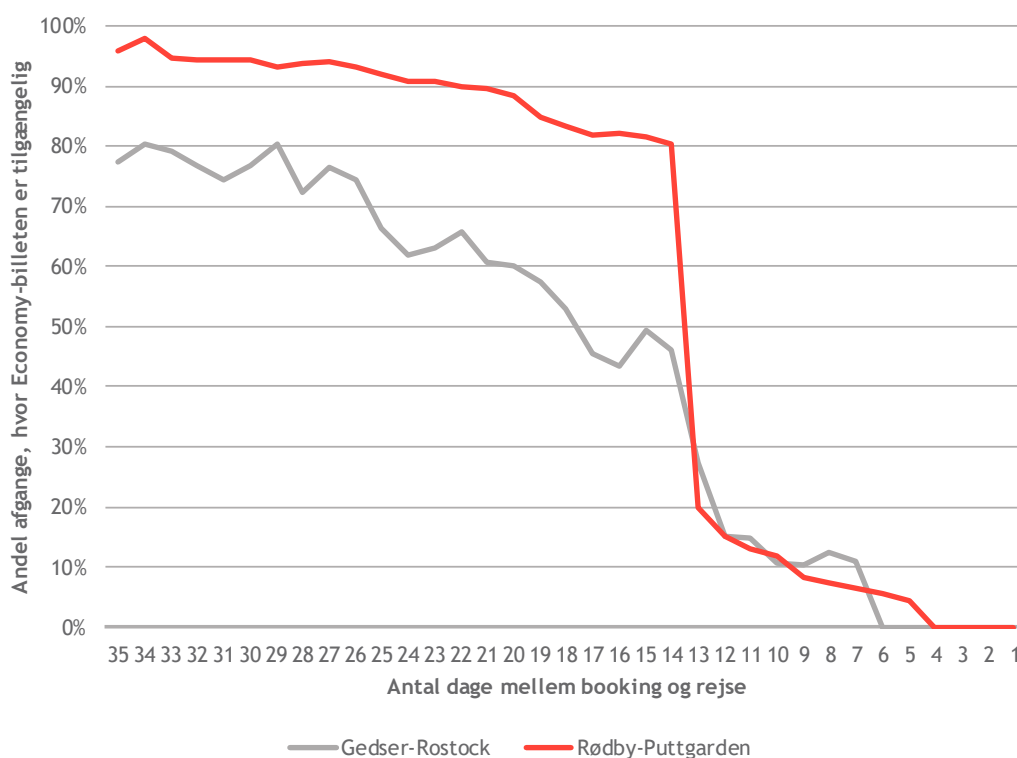
I efteråret 2018 var det oftere muligt at købe en Economybillet til Scandlines' færger fra Rødby til Puttgarden sammenlignet med overfarterne fra Gedser til Rostock, jf. figur 24.

På ca. 80% af overfarterne fra Rødby til Puttgarden var det muligt at købe en Economybillet, hvis man bookede 14 dage før afrejse, jf. figur 24. På overfarterne fra Gedser til Rostock var Economybilletten tilgængelig på lidt under 50% af afgangene.

Allerede 35 dage før afrejse var andelen af afgangene med tilgængelige Economybilletter på afgangene fra Gedser til Rostock ca. 20%-point lavere end på afgangene fra Rødby til Puttgarden, jf.

figur 24. Én mulig forklaring kan være, at kunderne på Gedser-Rostock køber deres billetter tidligere, men det kan også skyldes, at Scandlines' udbyder en større andel Economybilletter på Rødby-Puttgarden. Vi bemærker, at den samlede kapacitet også er væsentligt større på Rødby-Puttgarden, hvor der er halvtimesdrift, end på Gedser-Rostock, hvor der er 2-timersdrift.

Figur 24 Tilgængelighed af Economybilletter i efteråret 2018



Kilde: Incentive baseret på opslag på scandlines.dk.

Scandlines beskriver i sine billetvilkår og markedsføring, at Economybilletter skal købes mindst 14 dage før afgang, jf. afsnit 6.3.1. Alligevel er det i en række tilfælde muligt at købe Economybilletter på Scandlines' hjemmeside tættere på afrejsen. Både på overfarterne fra Rødby til Puttgarden og Gedser til Rostock kunne man på ca. 15% af færgeoverfarterne booke en Economybillet 12 dage før afrejse, jf. figur 24.

6.3.3 Prissammenligning med andre rederier

I dette afsnit sammenligner vi Scandlines' prisniveau på Rødby-Puttgarden med prisniveauet på en række andre færgeruter, der drives af andre rederier.

Metode for prissammenligningen

Vi har udvalgt ruterne efter følgende kriterier:

- Rute mellem Danmark og udlandet
- Kommerciel overfart (dvs. ekskl. Ystad-Rønne)
- Overfartstiden er kortere end fire timer
- Ruten er i drift i efteråret 2018.

Derudover har vi inkluderet:

- Molslinjens rute, Odden-Aarhus, da det er den største indenlandske rute i Danmark målt på antal passagerer.⁵⁶
- Tre ruter i Doverstrædet mellem Frankrig og England, da de på nogle parametre har ligheder med Rødby-Puttgarden. Fx forbinder de to lande med kommerciel færgedrift på en relativt kort strækning.

Scandlines' egne ruter samt Helsingør-Helsingborg-overfarten, der drives under Scandlines' brand, har vi ikke ladet indgå i prissammenligningen. Afsnit 12.1.1 i bilag D indeholder en nærmere beskrivelse af de ruter, vi har anvendt i prissammenligningen.

Forskellige kunder har forskellige rejse- og købemønstre, som kan udmønte sig i forskellige priser. Booker man eksempelvis i god tid til afrejse hos Scandlines, kan man i visse tilfælde få adgang til billigere billetter, jf. afsnit 6.3.1. Andre rederier kan have andre prisstrukturer.

Vi har ikke adgang til data, der afspejler den gennemsnitlige billetpris på de udvalgte færgeruter. Derfor har vi indsamlet billetpriser ved forskellige rejse- og bestillingstidspunkter, som er tilstræbt at skulle afspejle en række almindelige købsituationer. Vi har imidlertid ikke haft adgang til data om passagerernes faktiske bookingmønstre, så opslagene skal fortolkes som eksempler på forskellige købsituationer.

I afsnit 12.1.2 i bilag D har vi beskrevet indsamlingen af priser mere detaljeret.

Eksempel på prissammenligning på en konkret rejsedag

Da de undersøgte ruter har forskellig længde, giver det ikke mening at sammenligne priserne direkte. En mulighed er derfor at sammenholde prisen pr. km eller pr. operationstime, som vi gjorde ved sammenligningen mellem Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock i foregående afsnit. Da vi her har betydeligt flere observationer, kan vi imidlertid anvende en mere sofistikeret metode, som både tager hensyn til omkostningerne ved havneophold samt omkostningerne ved selve sejladsen.

Metoden er illustreret i figur 25 herunder. Prikkerne i figuren repræsenterer prisen og distancen på en konkret returbillet for de forskellige ruter.

⁵⁶ Shippax (2018).

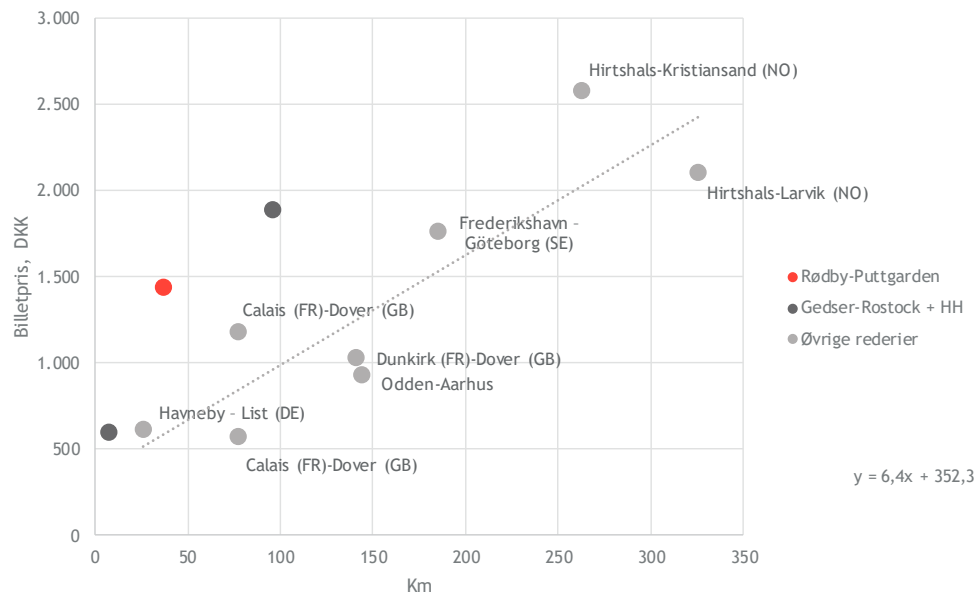
Som det fremgår, er prisen på lange ruter typisk højere end prisen på korte ruter. Den grå prikkede linje (trendlinjen) i figur 25 indikerer, hvilken pris de andre rederier i gennemsnit tog for deres færgebilletter på de undersøgte afgange.⁵⁷ Trendlinjen afspejler, at prisen for en returbillet hos de øvrige rederier i eksemplet i gennemsnit kan beregnes som en "startpris" på 352,3 kr. plus 6,4 kr. pr. km.⁵⁸

Med en samlet overfartslængde på ca. 37 km (tur/retur) skulle en færgebillet til Rødby-Puttgarden have kostet ca. 589 kr., hvis prisen skulle have svaret til de øvrige rederiers gennemsnitlige adfærd. I praksis var prisen for den pågældende returrejse hos Scandlines 1.436 kr. Prisen var således 144% højere end benchmarken.

Figur 25

Prisen på billigste tilgængelige færgebillet (tur/retur) og distance, udvalgte ruter

Udrejse: fredag d. 19. okt. kl. 18. Hjemrejse: lørdag d. 20. okt. kl. 20. Undersøgt d. 18. okt.



Kilde: Rederiers hjemmesider. Dataindsamling af Incentive.

Note: Hver prik repræsenterer overfartens distance og prisen på de udvalgte ruter. Gedser-Rostock, Rødby-Puttgarden og Scandlines Helsingør-Helsingborg indgår ikke i trendlinjen. Trendlinjen er baseret på en OLS-regression.

En lignende metode findes i den akademiske litteratur til at estimere omkostningerne ved færgedrift, jf. Mathisen og Jørgensen (2012).

⁵⁷ Ekskl. Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock samt Helsingør-Helsingborg, der markedsføres under Scandlines' brand.

⁵⁸ Vi har beregnet disse parameterværdier ved en standard OLS-regression.

Prissammenligning ved forskellige rejse- og bestillingsdage

Vi har gennemført en prissammenligning af prisen på Rødby-Puttgarden med de andre ruter ved 12 forskellige rejsetidspunkter, jf. tabel 16. I alle tilfælde har vi anvendt den samme metode som illustreret i figur 25.

Hvis man alene ser på billettyper, der ikke forudsætter medlemskab af en kundeklub eller fordelsprogram, så er Scandlines' pris på Rødby-Puttgarden højere end de andre operatørers gennemsnitlige prissætning ved alle 12 opslag. Prisen er mellem 83% og 220% højere på de enkelte opslag.

Som det fremgår, er Scandlines' pris på Rødby-Puttgarden højere end de andre operatørers gennemsnitlige prissætning ved alle opslag for billettyper, der ikke forudsætter medlemskab af en fordelsklub. Hvis man betragter alle billettyper, er prisen højere ved 11 ud af de 12 opslag.

For passagerer, som ikke er medlem af Scandlines' fordelsklub og derfor ikke kan købe Economybilletter, er Scandlines' billetpriser mellem 83% og 220% højere end de andre operatørers gennemsnitlige prissætning. For kunder, der er medlem af fordelsprogrammet, afviger Scandlines' billetpris mellem -5% og 150% fra de andre operatørers gennemsnitlige prissætning, jf. tabel 16.

I de eksempler, vi har undersøgt, afviger Scandlines' prissætning generelt mere fra de andre operatører, hvis kunden booker rejsen mindre end 14 dage i forvejen, hvor det typisk ikke er muligt at købe Economybilletter.

Tabel 16

Afvigelsen i Scandlines' prissætning på Rødby-Puttgarden fra andre operatørers' gennemsnitlige prissætning (tur/retur), billigste tilgængelige billet på bookingtidspunkt

Ud- og hjemrejse (bookingdato)	Scandlines' priskalender	Antal dage mellem udrejse og booking	Afvigelse ved billigste billet	Afvigelse ved billigste billet, der ikke forudsætter medlemskab
Tirs. 16. okt, kl. 08 - tors. 18. okt., kl. 08 (8. okt.*)	Højsæson	8	116%	194%
Tir. 16. okt, kl. 20 - tors. 18. okt, kl. 20 (8. okt. *)	Højsæson	8	135%	220%
Fre. 19. okt, kl. 12 - lør. 20. okt., kl. 12 (18. okt.)	Højsæson	1	150%	150%
Fre. 19. okt, kl. 18 - lør. 20. okt., kl. 20 (18. okt.)	Højsæson	1	144%	144%
Søn. 21. okt, kl. 08 - tirs. 23. okt., kl. 08 (8. okt.*)	Blandet	13	32%	133%
Søn. 21. okt, kl. 20 - tirs. 23. okt., kl. 20 (8. okt.*)	Blandet	13	72%	134%
Fre. 26. okt, kl. 08 - man. 29. okt., kl. 18 (18. okt.)	Blandet	8	84%	105%
Fre. 26. okt, kl. 18 - man. 29. okt., kl. 14 (18. okt.)	Lavsæson	8	64%	83%
Tirs. 27. nov., kl. 08 - tors. 29. nov., kl. 08 (8. okt.*)	Lavsæson	50	-5%	132%
Tirs. 27. nov., kl. 20 - tors. 29. nov., kl. 20 (8. okt.*)	Lavsæson	50	9%	164%
Søn. 2. dec., kl. 08 - tirs. 4. dec., kl. 08 (8. okt.*)	Lavsæson	55	13%	175%
Søn. 2. dec., kl. 20 - tirs. 4. dec., kl. 20 (8. okt.*)	Lavsæson	55	15%	180%

Kilde: Rederiernes hjemmesider. Dataindsamling udført af Incentive.

¹ Se tabel 35.

Afvigelse fra gennemsnitlig prissætning: Baseret på prisen og distancen på de andre operatørers ruter har vi med en lineær regression estimeret, hvad én kilometer på en færge i gennemsnit koster, når man har betalt "startprisen", jf. illustrationen i figur 25. Med de andre operatørers gennemsnitlige prissætning skulle Rødby-Puttgarden (tur/retur) koste = startprisen + km-pris x 37 km. Afvigelsen er beregnet ved at sammenligne denne pris med Scandlines' faktiske pris på afgang.

*Rømø-Sylt-linien blev undersøgt d. 9. oktober.

I afsnit 12.2 i bilag D har vi vist resultaterne af en tilsvarende analyse ved separat køb af billet til udrejse og hjemrejse. Ved denne opgørelse er Scandlines' priser i mindre grad højere end de andre rederiers gennemsnitlige prissætning. Det skyldes blandt andet, at flere af de andre rederier tilbyder rabat ved køb af returbilletter, hvorfor de fremstår relativt dyrere, når man alene betragter enkeltbilletter.

Vi bemærker, at Scandlines også tilbyder rabat til medlemmer af fordelsprogrammet SMILE på visse returrejser i form af deres miniferie-billetter, jf. afsnit 6.3.1. Hvis denne billettype har været tilgængelig på de undersøgte afgange, indgår den også i analysen.

6.3.4 Historisk udvikling af priserne på Rødby-Puttgarden

I dette afsnit undersøger vi, hvordan priserne på Scandlines' billetter på Rødby-Puttgarden har udviklet sig de sidste ca. 10 år.

Prisen på overfarten afhænger i høj grad af, hvilken billettype man køber. For at forstå udviklingen i Scandlines' priser, kræver det derfor en forståelse af udbuddet af billetter og de dertilhørende vilkår.

Vi beskriver derfor først udviklingen i Scandlines' billetvilkår og dernæst udviklingen i listepriiserne.

Udviklingen i vilkår

Siden 2010 har Scandlines som tidligere beskrevet haft sæsonbaseret prissætning med tre forskellige billetter.⁵⁹ Scandlines har med tiden justeret vilkårene på de enkelte billetter.

Overordnet er vilkårene for de to billigste billetter, Economy og Standard/Economy Extra, set med et kundeperspektiv formentlig blevet forringet mellem 2011 og 2018. Der var både positive og negative justeringer af vilkårene for Plus-/Flexbilletten i perioden 2011 til 2018.

Economybilletten var både i 2011 og 2018 den billigste enkeltbillet, som gjaldt alene til den bookede afgang. Economybilletten er med tiden blevet mindre fleksibel, jf. tabel 17. I 2011 var det muligt at ombooke sin Economybillet, hvis man betalte prisdifferencen til billetten på den nye afgang. I 2018 var denne mulighed fjernet, således at den slet ikke kan ombookes. I 2018 krævede billetten også medlemskab af Scandlines' fordelsprogram SMILE.

Med Standard-/Economy Extra-billetten kunne man i 2011 rejse med alle ledige afgang på den bookede dag. Det samme gjaldt i 2018. Hvis man ønskede at ændre billetten til en afgang en anden dag, skulle man i 2011 betale en eventuel prisdifference til den nye booking, jf. tabel 17. Det skulle man også i 2018, men nu kostede det også 200 kr. i gebyr. Denne billettype udgjorde ifølge Scandlines ca. 59% af den samlede trafik på Rødby-Puttgarden i 2011, jf. afsnit 6.3.1.

Den mest fleksible af Scandlines' billetter, Plus/Flex, kunne i 2011 bruges på alle afgang indtil 6 måneder efter den bookede afgang, hvis man betalte en evt. prisdifference til den nye afgang. I 2018 var billetteren gyldig både på dagen for den valgte afgang, såvel som dagen før og dagen efter. I 2011 kostede det 75 kr. i gebyr at få refunderet sin billet. I 2018 var refusion inkluderet i billetten.

⁵⁹ <https://www.scandlines.dk/om-scandlines/presse#/pressreleases/nyt-prissystem-hos-scandlines-giver-flere-valgmuligheder-946926> (tilgået 9. november 2018).

Tabel 17

Udvalgte ændringer i billetvilkår fra 2011 til 2018

Economy	Standard/ Economy Extra	Plus/Flex
Muligheden for ombooking er fjernet. Kræver nu medlemskab af SMILE.	Ombooking medfører nu omkostninger. Refusionsmuligheden er nu et tilkøb.	Færre gyldighedsdage. Ingen prisdifferenceafregning på alle gyldige afrejsedage. Refusion inkluderet.

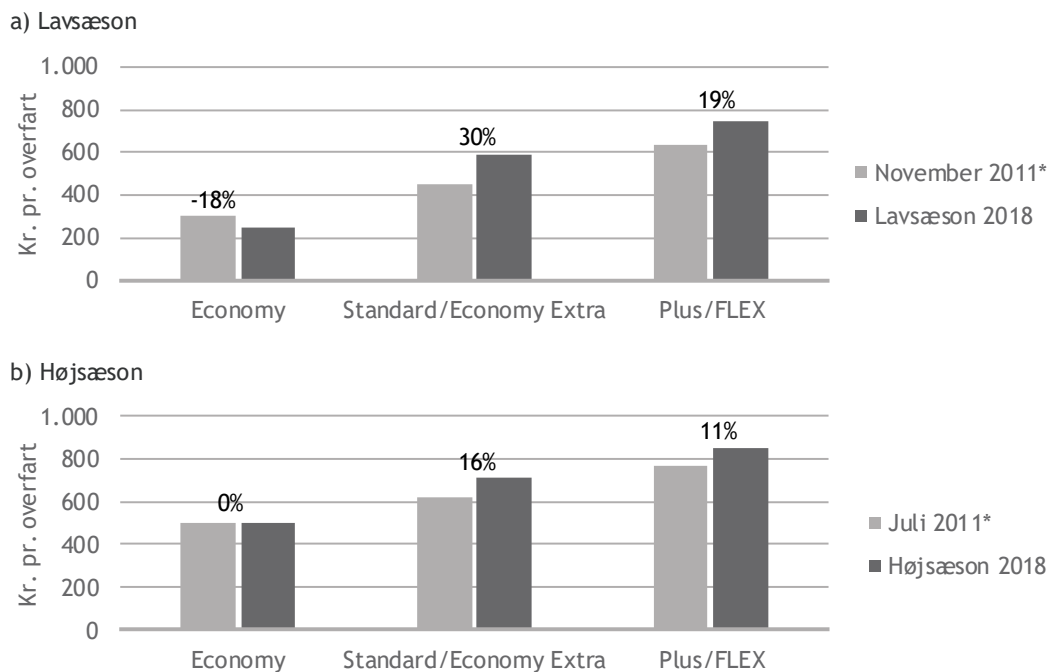
Kilde: 2011: <http://web.archive.org/web/20110710040853/http://scandlines.dk:80/billetter/billettyper-og-priser/billet-kategorier>, 2018: <https://www.scandlines.dk/billetter/billettyper-og-priser/rodby-puttgarden> (besøgt d. 27. november 2018).
Note: Denne tabel viser udvalgte ændringer i billetvilkår. I bilag 12.3 er der en mere detaljeret beskrivelse af billetvilkårene i hhv. 2011 og 2018.

Udvikling i listepriiser fra 2011 til 2018

Siden 2011 er prisen på en Economybillet i lavsæsonen faldet fra 299 kr. til 245 kr., svarende til et fald på 18%, jf. figur 26a. Standard-/Economy Extra-billetten er derimod steget fra 450 kr. til 585 kr., hvilket svarer til en stigning på 30%.

I højsæsonen er prisændringerne siden 2011 noget mindre, jf. figur 26b. Standard-/Economy Extra-billetten er steget med 16%, mens prisen på Economybilletter er uændret siden 2011.

Figur 26 Scandlines' listepriser pr. overfart for personbiler i 2011 og 2018, årets priser



Kilde: 2018-priser: <https://www.scandlines.dk/billetter/priskalender> (tilgået 9. november 2018)

2011-priser: <http://web.archive.org/web/20101230040139/http://www.scandlines.dk/billetter/billettertyper-og-priser/rodby-puttgarden> (tilgået 9. november 2018).

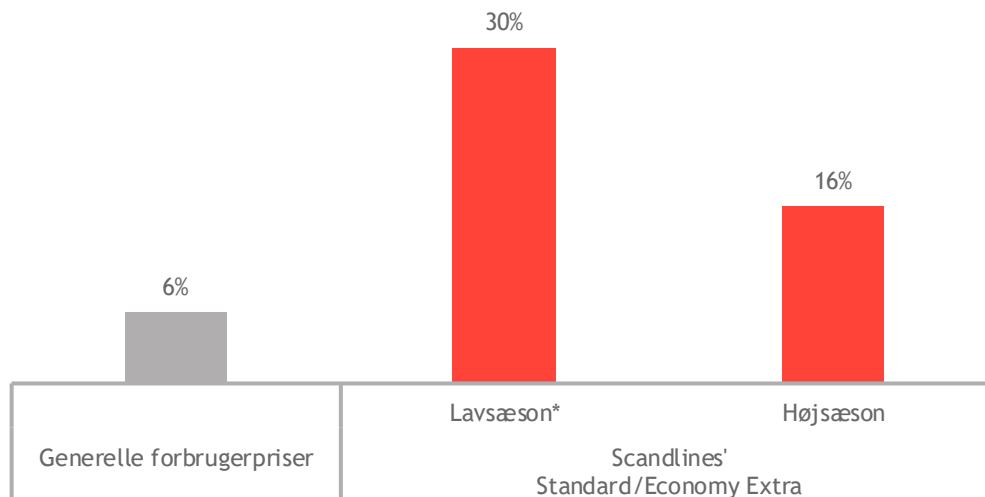
* Vi har fundet listepriser for maj, juni, juli, august, september, oktober og november i 2011. November havde det billigste prissæt, mens juli og august havde det dyreste. Juli og august var en del af Scandlines' højsæson i 2018, mens november var en del af lavsæsonen i 2018. Vi antager på den baggrund, at de pågældende priser i november og juli 2011 er et udtryk for hhv. lavsæsonen og højsæsonen.

I 2011 udgjorde Standardbilletter 59% af billetsalget målt på volumen, mens Economy- og Plusbilletter tilsammen udgjorde 7%. Dette indikerer, at man skal tillægge den største vægt for prisudviklingen til Standard-/Economy Extra-billetter. Vi har ikke kendskab til, hvordan produktmikset har udviklet sig i perioden.

Sammenholder man prisudviklingen på Standard/Economy Extra med udviklingen i de generelle forbrugerpriser siden 2018, så fremgår det, at Scandlines' priser for denne billettype er steget mellem 2,5 og 5 gange så meget som den generelle prisudvikling, jf. figur 27.

Figur 27

Prisudviklingen 2011-2018 i de generelle forbrugerpriser og på Rødby-Puttgarden



Kilder: Scandlines' priser: Se figur 26. Forbrugerpriser: Danmarks Statistik, forbrugerprisindekset (PRIS111), september 2011 til september 2018.

* Se noten til figur 26 angående definitionen af højsæson og lavsesæson.

Udviklingen i listepreiser fra 2007 til 2011

I 2007, dvs. da Scandlines gik fra offentligt til privat ejerskab og før ændringen i prisstrukturen i 2010, kostede en færgeoverfart 420 kr. på Rødby-Puttgarden, jf. figur 28a.⁶⁰ I 2011 var prisen på Scandlines' mest almindelige billet, Standardbilletten, mellem 450 kr. og 617 kr., afhængigt af, om man rejste i høj- eller lavsesæson (her eksemplificeret med juli og november). Det svarer til prisstigninger på mellem 7% og 47% i perioden 2007-2011.

Standardbilletten i 2011 kunne, som tidligere beskrevet, bruges på alle ledige afgang på den bookedede dag. Vi har ikke kendskab til de billetvilkår, som 2007-billetten blev solgt med. Resultaterne, der knytter sig til figur 28a og figur 28b, skal derfor læses med forbehold for, at billetterne kan være solgt med forskellige vilkår.

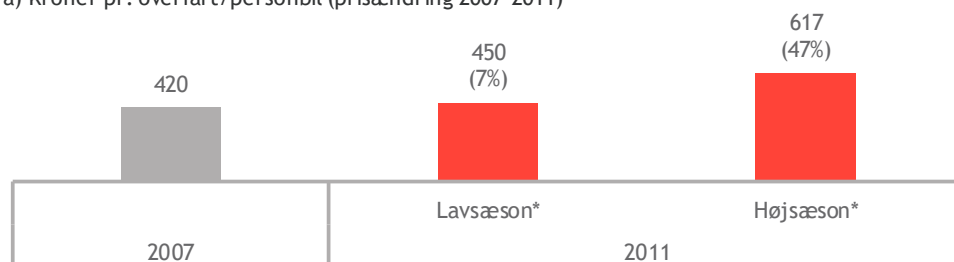
Mens Scandlines' priser på de mest almindelige overfartsbilletter steg mellem 7% og 47%, steg de generelle forbrugerpriser med 10% i perioden 2007-2011, jf. figur 28b. Således var prisudviklingen i lavsesæsonen (november) ca. en tredjedel under udviklingen i forbrugerprisindekset, mens priserne i højsæsonen (juli) steg knap fem gange så meget som forbrugerpriserne.

⁶⁰ Billetpriisen 420 kr. pr. overfart/personbil er nævnt i Scandlines' kommentarer til en rentabilitetsanalyse udarbejdet af Femern A/S. Scandlines anfægter dog ikke niveauet på listepriisen.
<https://www.ft.dk/samling/20121/almindel/tru/bilag/190/1224745.pdf> (tilgået 12. november 2018).

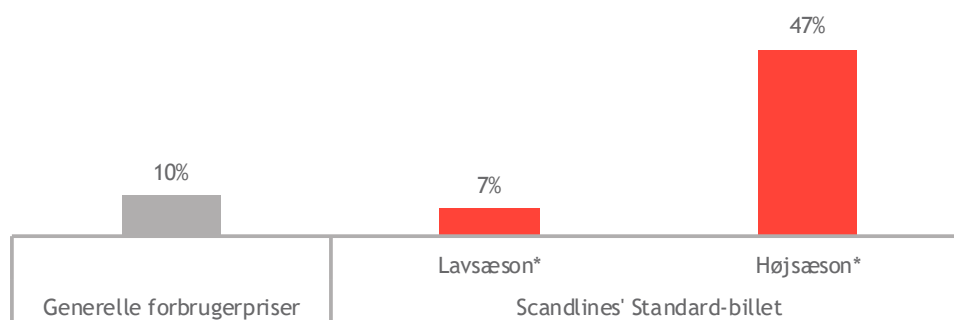
Samtidig skete der ændringer i rabatstrukturen, eksempelvis som følge af introduktionen af Economybilletter i 2010.

Figur 28 **Prisudviklingen 2007-2011 på Rødby-Puttgarden**

a) Kroner pr. overfart/personbil (prisændring 2007-2011)



b) Prisændringer 2007-2011 på Scandlines' Economy Extra og generelle forbrugerpriser



Kilde: 2007: <https://www.ft.dk/samling/20121/almdel/tru/bilag/190/1224745.pdf> (tilgæet 12. november 2018), 2011: <http://web.archive.org/web/20101230040139/http://www.scandlines.dk/billetter/billetter-og-priser/rodby-puttgarden> (tilgæet 9. november 2018). Generelle forbrugerpriser: Danmarks Statistik, forbrugerprisindekset (PRIS111), september 2007 til september 2011. * Se noten til figur 26 angående definitionen af højsæson og lavseson.

7 Persontransport: Misbruger Scandlines en dominerende stilling for at opnå fordele på andre markeder?

Som beskrevet i forrige kapitel er det forbudt for en virksomhed at misbruge en dominerende stilling ved at udnytte sin position på en måde, så det skader konkurrencen på markedet. Herunder er det forbudt at skade konkurrenter eller holde dem ude af markedet (såkaldt ekskluderende misbrug).⁶¹ Eksempelvis kan det være misbrug, hvis en dominerende virksomhed giver forskellige rabatter til kunder, som er indbyrdes konkurrenter, eller hvis den anvender ulige vilkår for ydelser af samme værdi over for handelspartnere.⁶²

I lighed med de øvrige kapitler foretager vi ikke en juridisk vurdering af, om Scandlines' adfærd er i strid med konkurrenceloven. Vi fremlægger derimod en række fakta, som ud fra en økonomisk synsvinkel kan være relevant at tage i betragtning, hvis man skal vurdere, om Scandlines misbruger en eventuelt dominerende stilling inden for færgetransport til at opnå fordele på andre markeder.

I dette kapitel fokuserer vi således på at belyse, hvordan Scandlines' priser og billetvilkår for persontransport på Rødby-Puttgarden-overfarten potentielt kan påvirke konkurrencen på andre markeder.

Konkret ser vi nærmere på Scandlines' aktiviteter i relation til grænsehandel samt miniferier og forlystelsesture (herunder shoppingture) i Nordtyskland.

Vi viser blandt andet følgende:

Grænsehandel

- Scandlines udbyder grænsehandelsbilletter på Rødby-Puttgarden-overfarten med rabatter på mellem 70% og 90% sammenlignet med køb af to standardbilletter.
- Billetvilkårene indeholder en begrænsning af, hvor lang tid kunderne kan opholde sig i Tyskland.
- Scandlines ejer en grænsehandelsbutik, BorderShop, der ligger lige ved siden af færgelejet i Puttgarden, mens de nærmeste konkurrenter er i byen Burg, som ligger ca. 10-12 minutters kørsel væk.

⁶¹ Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen (2013), s.18.

⁶² Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen (2013), s. 20-21.

- Det er muligt at køre til konkurrenternes butikker inden for tidsbegrænsningen, men det er nemmere for kunderne at overholde tidsbegrænsningen, hvis de kører til BorderShop.
- Data fra Google indikerer, at kunderne bruger længere tid i BorderShop end i konkurrenternes butikker. Én mulig forklaring kan være, at mindre tilgængelig shoppetid begrænser den faktiske shoppetid.
- Scandlines laver betydelig fælles markedsføring af færgerne og BorderShop. Det sker gennem nyhedsbreve, på Scandlines' hjemmeside, ved fælles rabatter, ved markedsføring for BorderShop i havnene, blandt andet med tydelig vejvisning fra færgelejet i Puttgarden til BorderShop, samt ombord på færgerne, herunder ved højtalerkald.
- I Scandlines' fordelsprogram, SMILE, som kunderne skal være medlem af for at få adgang til de billigste færgebilletter, er der desuden fælles optjening af rabatpoint i færgerne og i BorderShop.

Miniferier og forlystelsesture i Nordtyskland

- Scandlines udbyder en række special- og kombinationsbilletter til miniferier og forlystelsesture i Nordtyskland.
- McArthurGlen-billetten omfatter betydelige rabatter, som er betinget af, at kunden rent fysisk møder op i McArthurGlens outletcenter i Neumünster. Billettypen kan give dette outletcenter en fordel i konkurrencen. Vi har ikke kendskab til, hvorvidt konkurrerende outletcentre eller butikcentre kan opnå tilsvarende aftaler med Scandlines.
- Scandlines har også en aftale med forlystelsesparken Hansa-Park, som ligeledes omfatter betydelige rabatter.
- Endvidere har Scandlines samarbejde med rejsebureauer om salg af pakkerejser med hotel og færge, eksempelvis til miniferier i Berlin. Vores undersøgelser indikerer, at disse pakkerejser typisk ikke er forbundet med særlige rabatter, og at hotelopholdet og færgebilletten ofte kan købes til næsten samme pris ved separate køb.

7.1 Grænsehandel

Scandlines sælger grænsehandelsvarer såsom øl, vin, spiritus og parfume ombord på færgerne samt i egne butikker i Puttgarden og Rostock. I dette afsnit fokuserer vi alene på butikkerne på land, da de ikke er direkte knyttet til færgedriften.

Vi belyser fakta i relation til at vurdere, om Scandlines udnytter deres position på færgemarkedet til at opnå fordele på markedet for grænsehandel. Dette vil potentielt kunne være til skade for konkurrencen på markedet for grænsehandel.

7.1.1 Beskrivelse af grænsehandlen på Femern

Scandlines' grænsehandelsbilletter

Scandlines tilbyder en række forskellige typer grænsehandelsbilletter, som kan bruges til en returrejse med bil inkl. passagerer på Rødby-Puttgarden-overfarten, jf. tabel 18.

Grænsehandelsbilletterne koster mellem 149 kr. og 349 kr. De sælges således med en betydelig rabat på mellem 70% og 90% sammenlignet med køb af to standardbilletter (Economy Extra). For at opnå rabatten, skal man returnere samme dag og for nogle billettyper senest 3-4 timer efter afgang fra Rødby.

Tabel 18

Scandlines' grænsehandelsbilletter på Rødby-Puttgarden, efteråret 2018

	Pris (tur/retur), DKK	Udlæg ved køb, DKK	Gyldighed, timer ¹	Kræver SMILE- medlemskab?	Rabat ²
Grænsehandel	349	599	3	Nej	70-76%
SMILE Grænsehandel	299	549	24 ⁴	Ja	75-79%
Sunday Shopping ³	149	549	4	Ja	87-90%
Efterårsbillet ³	149	549	24	Ja	87-90%

Kilde: <https://www.scandlines.dk/billetter/billettyper-og-priser/rodby-puttgarden> (tilgået 24. september 2018 og 22. november 2018).

Note: Billetprisen forudsætter, at kunden senest tjekker ind på hjemrejsen efter det antal shoppetimer, der er angivet på billetten. Shoppetimerne starter, når man tjekker ind på udrejsen.

¹ Maksimalt antal timer fra afgang i Rødby til indcheckning i Puttgarden. Man skal returnere samme dag som udrejsen.

² Sammenlignet med køb af to Economy Extra-billetter (standardbillet) til 585 kr. (lavsæson) eller 715 kr. (højsæson) plus 6 kr. i bookinggebyr, jf. afsnit 6.3.1.

³ Kampagnebilletter, der er blevet markedsført i begrænsede perioder henover efteråret 2018.

⁴ Der har tidligere i efteråret 2018 været en grænse på 4 timer for SMILE Grænsehandelsbilletten.

Tidsbegrænsningen fungerer på den måde, at man betaler et udlæg på 549-599 kr., når man køber billetten. Hvis man tjekker ind i Puttgarden inden for tidsgrænsen, så refunderer Scandlines differencen til billetens egentlige pris. Det betyder, at det kun i begrænset omfang er muligt for kunderne at spekulere i at købe en billig grænsehandelsbillet i stedet for en standardbillet, hvis man blot har brug for en enkeltrejse fra Danmark til Tyskland.⁶³ Det betyder også, at det kan blive ganske bekosteligt for kunden at tjekke ind for sent i Puttgarden. I det tilfælde skal kunden både betale hele udlægget for udrejsen samt købe en ny billet til fuld pris til hjemrejsen.

Scandlines udbyder kun grænsehandelsbilletten på rejser fra Danmark til Tyskland og retur. Man kan således ikke købe denne type billetter, hvis rejsen starter i Tyskland. Her tilbyder Scandlines

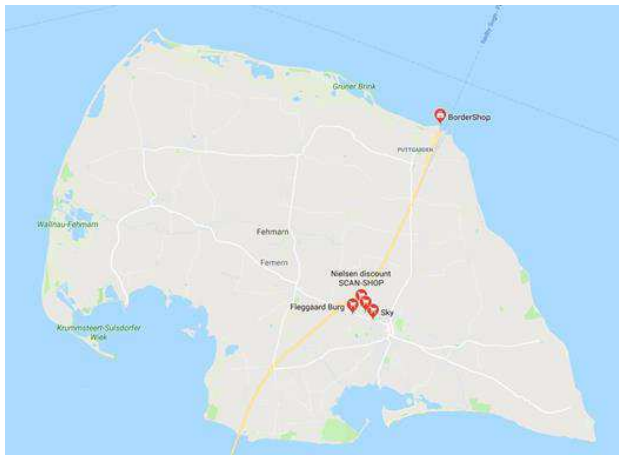
⁶³ Dette gælder især i lavsæsonen, hvor en standardbillet (Economy Extra) til Rødby-Puttgarden koster 585 kr., mens billetten i højsæsonen koster 715 kr., jf. afsnit 6.3.1.

i stedet 1-dagsbilletter, der er noget dyrere end grænsehandelsbilletterne. 1-dagsbilletterne koster mellem 80 og 100 EUR med mulighed for 30 EUR cashback på de dyreste billetter.⁶⁴

Grænsehandelsbutikker på Femern

På øen Femern er der en række butikker, der markedsfører sig som grænsebutikker, jf. figur 29. Scandlines' BorderShop ligger som den eneste grænsehandelsbutik helt tæt på færgelejet i Puttgarden, mens de øvrige butikker ligger i byen Burg, ca. 8 km væk. Her ligger der blandt andet en Fleggaard, en Calle og en Nielsen Discount Scan-Shop, der alle markedsfører sig som grænsehandelsbutikker.

Figur 29 Grænsebutikker på Femern, oktober 2018



Kilde: Google Maps.

Scandlines betragter selv flere af butikkerne i Burg som konkurrenter til deres BorderShop, jf. nedenstående citat.

”

Vi sammenligner vores priser med følgende konkurrenters landsdækkende, danske tilbudsaviser og internetbutikker: Fleggaard, Calle, Nielsen Discount, Poetzsch, Priss, Duborg Stop 'n Shop, Sky Markt og Stena BORDERSHOP Sassnitz.

Kilde: www.bordershop.com/dk/prisgaranti (tilgået 16. oktober 2018).

Vi bemærker, at Scandlines også nævner en række butikskæder, der ikke har butikker på Femern eller i Rostock, som konkurrenter. Det gælder blandt andet Poetzsch og Priss, som kun har

⁶⁴ <https://www.scandlines.de/tickets-und-tarife/tickets-und-preise/puttgarden-rodby> (tilgået 9. november 2018).

butikker ved den sønderjyske grænse.⁶⁵ Dette kan indikere, at Scandlines selv opfatter disse butikskæder som potentielle konkurrenter. De særligt lave priser på shoppingbilletter kan dermed potentielt medvirke til at tiltrække grænsehandelskunder til Femern (herunder BorderShop) frem for de konkurrerende butikker ved grænsen i Sønderjylland.

7.1.2 Er tidsbegrænsningen på Scandlines' billetter bindende?

Billettypen Grænsehandel har som nævnt en tidsbegrænsning, der indebærer, at kunderne skal være tjekket ind til hjemrejsen senest tre timer efter udrejsen i Rødby, jf. tabel 18. Hvis man kommer for sent, kan det være meget bekosteligt. Det kan potentielt begrænse kundernes mulighed for at benytte de grænsehandelsbutikker, som ligger et stykke væk fra færgelejet i Puttgarden.

Køretiden i bil til og fra færgelejet til grænsebutikkerne i Burg er ca. 10-12 minutter, jf. tabel 19. Til sammenligning er køretiden til Scandlines' egen BorderShop ca. 5 minutter. Derfor har man ca. 10-15 minutters kortere tilgængelig shoppetid, svarende til 8-11%, hvis man vælger en af butikkerne i Burg frem for BorderShop.

Tabel 19

Tilgængelig og typisk shoppetid i grænsehandelsbutikker på Femern

	Scandlines' BorderShop	Fleggaard, Burg	Nielsen discount SCAN-SHOP	Calle, Burg	SKY, Burg
Køretid, pr. retning	00:05	00:12	00:10	00:12	00:12
Tilgængelig shoppetid ¹	02:00	01:47	01:50	01:47	01:47
Typisk shoppetid ²	00:45-01:30	00:20-01:00	00:25-01:00	00:25-01:00	00:20
<i>Øvrige butikker ift. Scandlines' BorderShop</i>					
Tilgængelig shoppetid	-	-11%	-8%	-11%	-11%
Typisk shoppetid	-	-56% til -33%	-44% til -33%	-44% til -33%	-78% til -56%

Kilder: Google Maps (typisk rejsetid for hurtigste rute med bil) og Google.dk (typisk shoppetid).

¹ Ved en Grænsehandelsbillet, der er omfattet af en tidsgrænse på 3 timer. Vi har medregnet en overfartstid på 45 minutter og afkørselstid på 3,5 minutter.

² Google angiver i søgeresultaterne på Google.dk, hvor lang tid folk typisk bruger i forskellige butikker. Det fremgår ikke, om det inkluderer parkeringstid, og vi har derfor ikke lagt særskilt parkeringstid til.

Data fra Google indikerer, at kunderne bruger markant kortere tid i grænsehandelsbutikkerne i Burg sammenlignet med BorderShop, jf. tabel 19. Mens den typiske opholdstid i BorderShop er mellem 45 og 90 minutter, så opholder kunderne sig typisk mellem 20 og 60 minutter i de konkurrerende butikker i Burg. Det svarer til, at kunderne bruger 33-78% kortere tid i disse butikker.

⁶⁵ <http://poetzsch-padborg.dk/> og <https://www.priss.dk/aabningstider.html> (tilgået 18. november 2018).

Der kan være flere forklaringer på, hvorfor kunderne i grænsehandelsbutikkerne i Burg tilbringer kortere tid i butikken. Én mulig forklaring er, at kortere tilgængelig shoppetid begrænser den faktiske shoppetid.

Scandlines har tidligere selv tilbudt, at såkaldte ”plus”-medlemmer af fordelsprogrammet SMILE kan få forlænget opholdstiden i Tyskland på grænsehandelsbilletter, jf. nedenstående citat. Dette kan indikere, at tidsgrænsen for opholdet i Tyskland for nogle af grænsehandelsbilletterne (jf. tabel 18) kan udgøre en reel begrænsning for kunderne.

”

Forlænget ophold for SMILE+ medlemmer

Få 1 time ekstra at shoppe i på din 1-dags/Shoppingbillet.

Gælder hvis du rejser fra Danmark til Tyskland.

Kilde: <https://smile.scandlines.com/> (tilgået 16. oktober 2018).

Note: Denne feature fremgår ikke længere af hjemmesiden (tilgået d. 23. november 2018). Det kan hænge sammen med, at vilkårene for SMILE Grænsehandelsbilletten er blevet ændret, så man nu kan opholde sig i Tyskland hele dagen med denne billet mod tidligere kun 4 timer.

7.1.3 Fælles markedsføring og fælles rabatter

Scandlines markedsfører BorderShop sammen med færgerne i en række forskellige sammenhænge. Det kan give BorderShop en fordel over for de konkurrerende grænsehandelsbutikker i Burg, da alle rejsende, som ønsker at foretage grænsehandel på Femern, bliver nødt til at anvende Scandlines’ færges.

Vi har ikke identificeret eksempler på, at andre grænsehandelsbutikker end BorderShop har markedsført sig sammen med Scandlines’ færges. Vi har heller ikke kendskab til, om andre grænsehandelsbutikker har forsøgt at etablere en aftale med Scandlines’ om denne type markedsføring, og hvad udfaldet i givet fald måtte have været.

Fælles markedsføring i nyhedsbreve

Scandlines udsender løbende nyhedsbreve via e-mail til medlemmer af fordelsklubben SMILE. Som tidligere beskrevet skal man være medlem af SMILE for at få adgang til de billigste billetter på Rødby-Puttgarden, herunder de billigste grænsehandelsbilletter, jf. tabel 18.

Vi har identificeret en række eksempler på, at Scandlines udsender markedsføring for BorderShop via disse nyhedsbreve, jf. eksemplerne i figur 30.

Figur 30

Eksempler på markedsføring af BorderShop gennem nyhedsbreve til SMILE-medlemmer



Kilde: Nyhedsbreve udsendt af Scandlines 17. oktober 2018 og 21. november 2018.

Fælles rabatter

Vi har ligeledes identificeret flere eksempler på, at Scandlines har sammenknyttet rabatter i BorderShop til medlemskabet af SMILE. Et eksempel er vist i figur 31, hvor kunden skal medbringe nyhedsbrevet, som er udsendt til SMILE-medlemmer, for at få adgang til særlige rabatter.

Figur 31

Eksempler på rabatter i BorderShop betinget af SMILE-medlemskab

smile

Navn: [redacted]
SMILE point: [redacted]
Status: SMILE

SMILE TILBUD
Grænsehåndlens billigste øl og vand
3 RAMMER
KUN 99,95*
FLERE VARIANTER

ROYAL EXP
FAKE KØNDI
ROYAL Classic

*Som SMILE medlem kan du købe 3 rammer til tilbudsprisen pr. persons billet BOARDING CARD pr. ekspedition pr. dag. BOARDING CARD vises ved betaling. Tilbuddet gælder på udrejdedatoen fra Danmark. Forbehold for udsolgte varer og trykfejl.

Grænsehåndlens billigste øl og vand

Hej [redacted]

Vidste du, at BorderShop har grænsehåndlens billigste øl og vand? Kom i BorderShop og oplev vores brede udvalg af blandt andet øl og vand til altid uhørt billige priser!

Vis strekkoden fra e-mailen her eller tag et print med i BorderShop, så kan du nemt få adgang til denne uges mange gode tilbud. Rigtig god shopping!

Kilde: Nyhedsbrev udsendt af Scandlines 5. september 2018.

Fælles markedsføring på Scandlines' hjemmeside

De billigste billetter til Scandlines' færger, herunder de billigste grænsehåndelsbilletter, kan kun købes på Scandlines' hjemmeside.⁶⁶ Hjemmesiden indeholder samtidig markedsføring for BorderShop, jf. eksemplet i figur 32.

⁶⁶ Billettyperne Economy og SMILE Grænsehandel kan kun købes online, jf. <https://www.scandlines.dk/billetter/billettyper-og-priser/rodby-puttgarden> (tilgået 23. november 2018).

Figur 32

Eksempel på markedsføring af BorderShop på scandlines.dk

The screenshot shows the Scandlines website's 'Grænsehandel' (Border Shop) section. The header includes the Scandlines logo and navigation links like 'Om Scandlines', 'Presse', 'Annullér Booking', 'Fragt', 'Busrejser', 'Trafikinformation', 'Kontakt', and 'Job & Karriere'. A search bar is visible with the text 'Søg'. The main content area features a sidebar with a list of border shops: Grænsehandel, Grænsehandel Rødby-Puttgarden, Grænsehandel Gedser-Rostock, Onboardshop Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock, ShopXpress Helsingør-Helsingborg, and Toldregler. The main heading is 'Grænsehandel' with the subtext 'Shop til lands og til vands i BorderShop og i Onboardshop'. Below this is a large image of a BorderShop storefront on a ferry with a 'SHOP HER' button. Text below the image describes the shop's offerings and provides a 'BOOK NU' button.

Kilde: <https://www.scandlines.dk/shoppe/shopping> (tilgået 23. november 2018).

Markedsføring i havnene

Scandlines markedsfører BorderShop i færgehavnene både i Rødby og i Puttgarden. I Rødby er der skilte i bilernes opmarchområde, som viser et kort over, hvordan man kommer til BorderShop, når man kører af færgen i Puttgarden. Der vises desuden reklamer for BorderShop på en storskærm, som er synlig for bilister, der venter på at køre ombord på færgen.

Umiddelbart efter udkørslen fra færgen i Puttgarden er der en række skilte, som er monteret på stativer over vejbanen, der med pile viser vej til BorderShop. Der er også malet pile på asfalten, som viser vej til BorderShop.

Markedsføring ombord på færgerne

Scandlines reklamerer også for BorderShop ombord på færgerne. Passagererne kan finde kataloger fra BorderShop med aktuelle tilbud, og der er ophængt skilte på færgen, som fortæller passagererne, hvordan de kommer fra fæргеlejet til butikken.

Endelig reklamerer Scandlines for BorderShop i forbindelse med det højtalerkald, der fortæller passagererne, at færgen snart skal i havn. Her får passagererne fortalt, at de kan købe varer til

lave priser i BorderShop, og de får oplyst, hvordan de finder BorderShop ved at følge pilene på vejbanen efter udkørslen fra færgeren. Beskeden bliver afspillet på dansk, engelsk og tysk.

Fælles optjening og brug af point for medlemmer af fordelsprogrammet SMILE

Medlemmerne af fordelsprogrammet SMILE har mulighed for at optjene point, når de køber varer og tjenester hos Scandlines. Det gælder både færgebilletter, mad og drikke ombord på færgerne samt køb af varer i butikkerne ombord på færgerne og i BorderShop.⁶⁷

Kunderne optjener som udgangspunkt 1 point for hver krone, de køber for. Hvert point har en værdi på 1 øre, og man kan anvende pointene til køb de samme steder, som pointene optjenes.

7.2 Miniferier og forlystelsesture i Nordtyskland

Scandlines udbyder en række billettyper eller pakkerejser i forbindelse med udflugtsmål i Nordtyskland.

7.2.1 McArthurGlen

McArthurGlen Designer Outlet Neumünster er et outletcenter, der består af ca. 120 forretninger, der blandt andet sælger designervarer som tøj, sko og isenkram.⁶⁸ Hertil er der en række spisesteder. Centret ligger ca. 1 time og 45 minutters køretid fra færgelejet i Puttgarden.⁶⁹

På Scandlines' website kan man købe en 1-dagsbillet, som omfatter færgeoverfart (tur/retur) mellem Rødby og Puttgarden, jf. nedenstående citatboks. Billetten hedder McArthurGlen og koster 549 kr. i udlæg. Hvis man tager til McArthurGlens outlet i Neumünster, kan man få udleveret en værdikupon på 450 kr., der kan udbetales kontant på færgeren ved hjemrejse samme dag. Samlet set koster billetten derfor 99 kr. plus et onlinebestillingsgebyr på 6 kroner.

”

McArthurGlen

Betal DKK 549,- og få værdikupon på DKK 450,- udleveret i McArthurGlen Informationscenter, der kan anvendes til køb ombord eller udbetales kontant på færgeren. Værdikuponen udleveres KUN i McArthurGlen Informationscenter. Du har hele dagen til at shoppe. Billetten er en 1-dagsbillet og er gyldig i perioden 30. august 2018 – 2. januar 2019. (...)

Kilde: <https://www.scandlines.dk/billetter/billettyper-og-priser/rodby-puttgarden> (tilgået 5. november 2018).

⁶⁷ <https://smile.scandlines.com/da/point> (tilgået 25. november 2018). Se også afsnit 3.

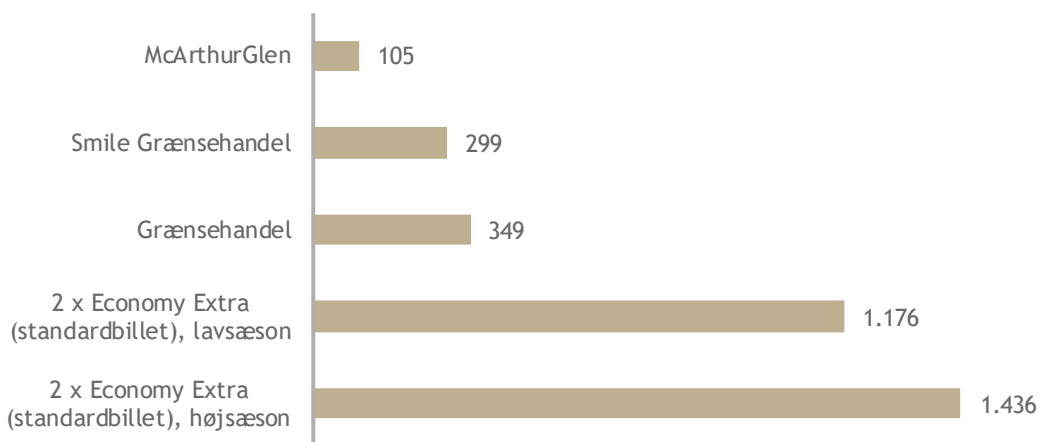
⁶⁸ <https://www.mcarthurglen.com/da/outlets/de/designer-outlet-neumuenster/om-os/> (tilgået 5. november 2018).

⁶⁹ Jf. Google Maps.

McArthurGlen-billetten koster således kun omkring en tredjedel af Scandlines sædvanlige grænsehandelsbilletter, der i øvrigt har lignende vilkår (ud- og hjemrejse samme dag), jf. figur 33.

Hvis man sammenligner prisen med køb af to Economy Extra-billetter, som Scandlines selv beskriver som deres standardbillet, så ville disse koste hhv. 1.176 kr. og 1.436 i lav- og højsæsonen. Det svarer til, at McArthurGlen-billetten giver en rabat på mellem 91% og 93% i forhold til Scandlines' standardbillet.

Figur 33 Prisen for en McArthurGlen-billet sammenlignet med andre, udvalgte billettyper på Rødby-Puttgarden



Kilde: <https://www.scandlines.dk/billetter/billettyper-og-priser/rodby-puttgarden> (tilgået 25. november 2018) og <https://www.scandlines.dk/billetter/priskalender> (tilgået 25. november 2018).

Ud over McArthurGlen i Neumünster ligger der en række andre outlets inden for samme køretid på 1-2 timer fra Puttgarden, jf. figur 34. Kunderne kan imidlertid ikke bruge McArthurGlen-billetten, hvis de ønsker at besøge andre outlets, da billetens pris er betinget af, at kunden møder fysisk op i Neumünster og får udleveret en værdikupon. De må i så fald i stedet anvende fx den noget dyrere SMILE Grænsehandelsbillet.

Den særlige billettype kan derfor give McArthurGlens outletcenter en fordel i konkurrencen over for andre outletbutikker i Nordtyskland. Billettypen kan derfor potentielt være problematisk i forhold til konkurrencelovgivningen, hvis andre centre er afskåret fra at indgå et lignende samarbejde.

Scandlines har givetvis en aftale med McArthurGlen om billetten. Vi har ikke viden om, hvad aftalen indeholder, herunder om der indgår en aftale om eksklusivitet. Vi har således ikke kendskab til, hvorvidt andre outlets eller indkøbscentre i Nordtyskland har mulighed for at lave en lignende aftale med Scandlines.

Figur 34

Eksempler på outlets, som kan nå inden for en køretid på 1-2 timer fra Puttgarden



Kilde: Søgning på Google Maps.

Den kendsgerning, at man skal besøge McArthurGlens informationscenter i Neumünster for at hente værdikuponen, gør det relativt dyrere at besøge andre outlets i området mellem Puttgarden og Neumünster, når man kommer med Rødby-Puttgarden. Ud over at en outletshopper, der kommer med færgen fra Danmark, skal køre til sin ønskede destination, skal shopperen også brug tid og ressourcer på at komme til Neumünster.

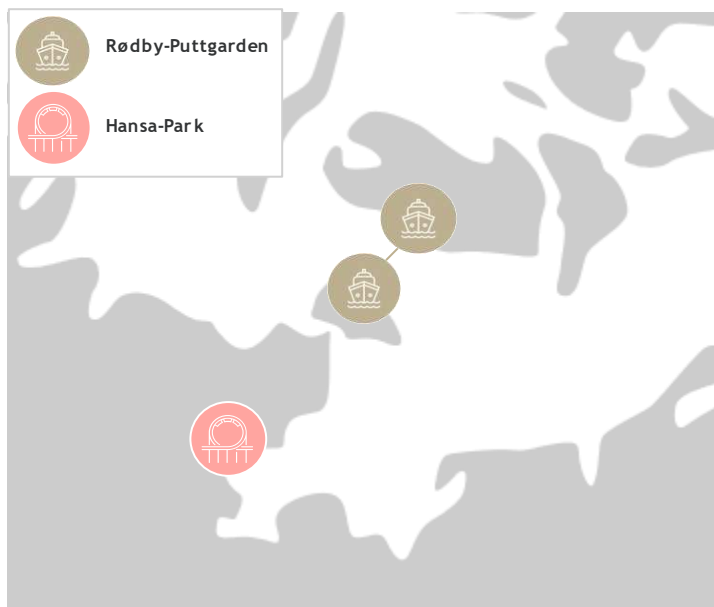
7.2.2 Hansa-Park

Hansa-Park er en stor forlystelsespark, som ligger ca. 45 minutters kørsel syd for Puttgarden, jf. figur 35. Parken indeholder blandt andet forskellige kørende forlystelser, legepladser og spisesteder og er opdelt i forskellige temaområder. Parken er åben i sommerhalvåret mellem april og oktober.⁷⁰

⁷⁰ <https://www.hansapark.de/?language=da> (tilgået 26. november 2018).

Figur 35

Hansa-Park



Gennem Scandlines' hjemmeside kunne medlemmer af Scandlines' fordelsprogram SMILE, jf. nedenstående citatboks, i efteråret 2018 købe en kombinationsbillet, der for 755 kr. (inkl. bestillingsgebyr) omfattede:

- entré til Hansa-Park for op til seks personer og gratis adgang til alle forlystelser.
- færgebillet (tur/retur samme dag) på Rødby-Puttgarden.

Billetten udbydes ikke på Scandlines' hjemmeside i skrivende stund (ultimo november 2018). Dette skyldes antageligvis, at parken er lukket for sæsonen og først åbner igen i april 2019. Vi har ikke kendskab til, om Scandlines vil udbyde billetten i 2019.

”

Hansa-Park (749 kr.)

Billetten er gyldig som 1-dagsbillet inkl. entré til Hansa-Park samt gratis adgang til alle forlystelser (op til 6 personer) via Rødby-Puttgarden T/R og gyldig indtil 21. oktober 2018.

Særlige Vilkår

Prisen forudsætter medlemskab af Scandlines fordelsprogram SMILE.

Der opkræves online bookinggebyr på DKK 6,- pr. booking.

Kilde: <https://www.scandlines.dk/billetter/billettyper-og-priser/rodby-puttgarden> (tilgået 31. oktober 2018)

I efteråret 2018 kostede en voksenbillet til Hansa-Park ca. 279 kr., mens en børnebillet (4-14 år) kostede ca. 220 kr.⁷¹ Det betyder, at hvis man rejste to voksne og to børn, så ville indgangen til forlystelsesparken alene koste ca. 1.000 kr., hvis man købte billetten uden andre rabatter. Denne pris er således i sig selv betydeligt dyrere, end Scandlines' Hansa-Park-billet, der endda også indeholder en færgebillet.

De billigste 1-dagsbilletter (tur/retur) til Rødby-Puttgarden kostede i efteråret 2018 149 kr., mens to standardbilletter i højsæsonen til sammenligning koster 1.436 kr., jf. tabel 18 og figur 33 i de foregående afsnit. Hansa-Park-billetten indeholder derfor betydelige rabatter.

Vi har ikke nærmere kendskab til markedet for forlystelsesparker mv. i Nordtyskland og kender derfor ikke konkurrencefladen mellem Hansa-Park og parkens nærmeste konkurrenter. På grund af de betydelige rabatter kan Hansa-Park-billetten imidlertid potentielt give Hansa-Park en konkurrencemæssig fordel.

Der findes givetvis en aftale mellem Scandlines og Hansa-Park om salget af billetten. Vi har ikke kendskab til indholdet af aftalen, herunder hvordan selskaberne afregner provenuet fra billetten, og hvorvidt aftalen indeholder et element af eksklusivitet. Vi har således heller ikke viden om, hvorvidt Scandlines er villige til at tilbyde Hansa-Parks konkurrenter at indgå i et billetsamarbejde på lignende vilkår.

7.2.3 Storbyferie

Scandlines markedsfører pakkerejser bestående af hotelophold og færgebilletter til eksempelvis Berlin, blandt andet på hjemmesiden og i nyhedsbreve.⁷² Rejserne udbydes af eksterne rejsearrangører, eksempelvis Friferie.dk.⁷³

Vi har undersøgt priserne for et mindre antal af disse pakkerejser. Vores undersøgelser indikerer, at prisen for en kunde ved et samlet køb af pakkerejsen er tæt på den samme, som hvis kunden køber de to ydelser (hotel og færgebillet) hver for sig. Dette indikerer således, at der ikke er tegn på, at Scandlines misbruger en eventuelt dominerende position på færgemarkedet til at opnå fordele på markedet for pakkerejser eller hotelophold.

⁷¹ <https://my.hansapark.de/shop/tickets> (tilgået 17. oktober 2018).

⁷² Se fx https://taetpaa.scandlines.dk/byer_og_omraader/hotel-auberge-berlin (tilgået 25. november 2018).

⁷³ <https://www.friferie.dk/side/scandlines-hotel-auberge-berlin> (tilgået 25. november 2018).

8 Godstransport

I dette kapitel ser vi nærmere på Scandlines' aktiviteter inden for godstransport. Generelt er der væsentlig færre data til rådighed for disse analyser end for de tilsvarende for persontransport. Det skyldes blandt andet, at rabatter ikke er offentligt tilgængelige hos Scandlines og en række andre ruter. Gennemgangen af Scandlines' lastbiltrafik er derfor noget mere kortfattet end gennemgangen af persontrafikken.

Vi viser blandt andet følgende:

Hvad er den relevante markedsafgrænsning?

- Langt hovedparten af væksten i lastbiltrafikken over Femern Bælt ved en kommende fast forbindelse forventes at komme fra overflytning af lastbiler fra andre ruter, mens modalskift til jernbane kun forventes at spille en mindre rolle. Det indikerer, at transport af gods med bane ikke er en del af det relevante produktmarked.
- Data fra Landstrafikmodellen indikerer, at transporter til og fra Sverige har relativ stor betydning for Rødby-Puttgarden. Her kan de direkte færgeruter over Østersøen være et relevant alternativ til Scandlines' færger.
- De trafikale prognoser fra Femern Bælt-forbindelsen estimerer, at den faste forbindelse vil medføre en forholdsvis behersket vækst i lastbiltrafikken på 9%, selv ved en så markant opgradering af korridoren som anlæggelsen af en fast forbindelse. Dette indikerer, at substitutionen mellem Scandlines' ruter og de øvrige færgeruter er moderat.
- Femern Bælt-trafikprognoserne og en konkurrencefladeanalyse mellem Rødby-Puttgarden og Storebæltsforbindelsen indikerer, at substitutionen mellem Scandlines' færger og Storebæltsbroen er begrænset; afhængig af kørselsomkostningerne for lastbiler og af Scandlines' rabatter til deres fragtkunder.

Har Scandlines en dominerende stilling?

- Hvis man anlægger en snæver geografisk afgrænsning og alene betragter færgerne mellem Østdanmark og Tyskland, så har Scandlines en markedsandel på 100%.
- Med en bredere geografisk afgrænsning, hvor man medregner Østersøfærgerne, så var Scandlines' markedsandel 31% i 2017.

Misbruger Scandlines en dominerende stilling på markedet, hvor de er dominerende?

- Scandlines' listepriser for lastbiler er omtrent de samme på Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock, selvom sejltiden og -distancen er markant kortere på Rødby-Puttgarden.
- Opgjort pr. kilometer er listeprisen 153% højere på Rødby-Puttgarden end på Gedser-Rostock.
- Opgjort pr. operationstime er listeprisen ca. 95% højere på Rødby-Puttgarden sammenlignet med Gedser-Rostock.
- Vi har ikke identificeret relevant offentligt tilgængelig information om Scandlines' og andre rederiers eventuelle rabatstruktur over for deres fragtkunder. Vi vurderer på den baggrund, at det ikke er retvisende at sammenligne listepriserne på tværs af rederier.

Misbruger Scandlines en dominerende stilling til at opnå fordele på andre markeder?

- Scandlines tilbyder køb af transitbilletter, som gælder til både Helsingør-Helsingborg-overfarten (som drives af HH Ferries) og Rødby-Puttgarden eller Gedser-Rostock.
- Besparelsen ved at købe en transitbillet sammenlignet med prisen på to enkeltbilletter udgør 2-10% (ekskl. eventuelle øvrige rabatter).

8.1 Markedsafgrænsning

8.1.1 Relevant produktmarked

Som nævnt i afsnit 4.1 fandt Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen i deres afgørelse om fusionen af Molslinjen og Danske Færger, at en række forhold understøttede, at det relevante produktmarked kunne afgrænses til markedet for transport af passagerer, køretøjer og gods med færge.⁷⁴ Styrelsen lod dog den endelige markedsafgrænsning stå åben.

Ved de konkrete færgefarter mellem hhv. Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock kan broforbindelsen over Storebælt være et relevant alternativ for nogle kunder, afhængig af deres destination og udgangspunktet for deres rejse. Vi beskriver dette forhold nærmere i afsnit 8.1.2.

Vurdering fra trafikprognoserne af den faste forbindelse over Femern Bælt

I forbindelse med undersøgelserne af en fast forbindelse over Femern Bælt er der som tidligere nævnt blevet udarbejdet en række trafikmodeller, som estimerer forbindelsens forventede

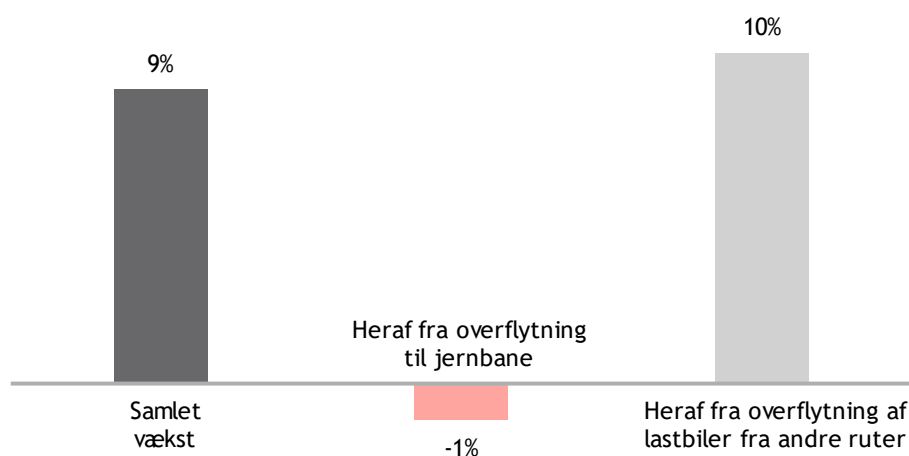
⁷⁴ Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen (2018), s. 17.

betydning for transportmønstrene mellem Skandinavien inkl. Finland og kontinentet.⁷⁵ Den faste forbindelse medfører en markant opgradering af både vej- og baneforbindelserne mellem Danmark og Tyskland.

Ifølge prognoserne betyder den faste forbindelse primært et ændret rutevalg for de eksisterende lastbiler, mens der kun i begrænset omfang forventes at ske et modalskift mellem lastbil og jernbane, jf. figur 36. Den faste forbindelse forventes at tiltrække ca. 9% flere lastbiler sammenlignet med en fortsat færgeforsbindelse på Rødby-Puttgarden det første år efter åbningen. Heraf bidrager overflytning til jernbane med et tab på 1%-point, mens overflytning af lastbiler fra andre ruter bidrager med 10%-point. De samlede godsmængder forventes at være stort set uændrede.⁷⁶

Resultaterne indikerer, at der kun i begrænset omfang er substitution mellem transportformerne, og peger i retning af, at det relevante produktmarked ikke omfatter transport med jernbane.

Figur 36 Kilder til forventet vækst i lastbiltrafik som følge af fast forbindelse over Femern Bælt



Kilde: Incentives beregninger baseret på Intraplan Consult GmbH og BVU Beratergruppe (2014), Fehmarnbælt Forecast 2014 - Update of the FTC-Study of 2002, tabel 6-22 og 6-24.

Note: Figuren viser den forventede vækst i lastbiltrafikken over Femern Bælt (mellem Rødby og Puttgarden) sammenlignet med en situation med fortsat færgedrift. Resultater for "Case B", der i rapporten angives som hovedscenariet. Det fremgår af rapporten, at den samlede godsmængde forventes at være stort set uændret.

8.1.2 Relevant geografisk marked

I dette afsnit undersøger vi det relevante geografiske marked for godstransport ud fra kundernes synsvinkel. Vi undersøger således, hvilke relevante ruter kunderne kan benytte som alternativ til

⁷⁵ Intraplan Consult GmbH og BVU Beratergruppe (2014).

⁷⁶ Intraplan Consult GmbH og BVU Beratergruppe (2014), s. 150, tabel 6-22.

Scandlines' færger, når de skal rejse fra A til B. Formålet er at belyse, om det geografiske marked kan afgrænses til Scandlines' færgeruter, eller om markedet skal afgrænses bredere.

Lastbiltransporter mellem Nordeuropa og kontinentet

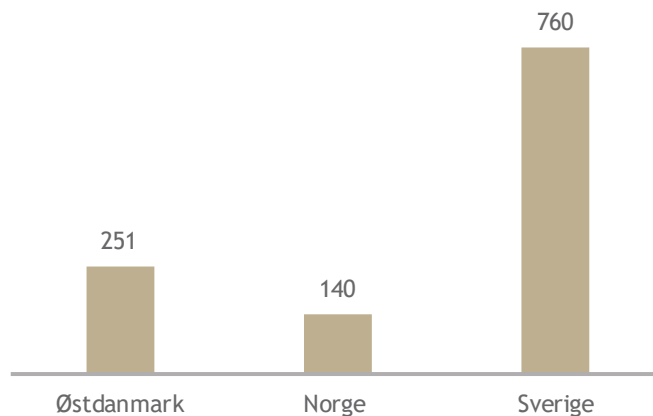
Vi undersøger forskellige mulige rutevalg for lastbiler, der skal rejse mellem Skandinavien (Østdanmark, Norge og Sverige) og kontinentet (Europa, syd for Danmark). Vi inddrager ikke rejser mellem Vestdanmark og kontinentet, da det altid vil være mest fordelagtigt for disse at køre via grænsen i Sønderjylland, jf. også afsnit 11.2 i bilag C.

Til brug for analysen har vi inddelt Skandinavien og kontinentet i en række zoner. Skandinavien er opdelt i Østdanmark, Sverige og Norge, mens vi har opdelt kontinentet i de mest relevante lande: Tyskland, Polen, Tjekkiet, Østrig, Schweiz, Italien, Frankrig, Belgien og Holland.

De rejserelationer, vi inkluderer i analysen, udgøres således af alle kombinationer af rejser fra de skandinaviske zoner til de udvalgte zoner på kontinentet.

Som det fremgår af figur 37, er der ifølge Landstrafikmodellen ca. tre gange så meget lastbiltrafik mellem Sverige og kontinentet som mellem Danmark og zonerne på kontinentet. Omvendt er der ca. halvt så mange lastbiltransporter mellem Norge og kontinentet sammenlignet med trafikken til og fra Østdanmark.

Figur 37 Lastbiltrafik mellem Danmark, Sverige og Norge og de udvalgte zoner på kontinentet, 1.000 lastbiler



Kilde: Egne beregninger på baggrund af data fra Landstrafikmodellens godsmatrise for 2015.

Landstrafikmodellens basiskørsler indeholder også information om lastbilernes forventede rutevalg. Langt størstedelen af trafikken mellem Østdanmark og kontinentet går ifølge modellen via Scandlines' færger, mens kun ca. 15% vælger ruten via Storebælt og grænsen ved Padborg, jf. tabel 20.

En betydelig del af trafikken fra Sverige og Norge går gennem Danmark. Vi har ikke umiddelbart adgang til data fra Landstrafikmodellen, der viser, hvor stor en andel af denne trafik, som

anvender Scandlines' færger. Men man må forvente, at en betydelig andel af trafikken, især fra Sverige, anvender færgerne. Det skyldes blandt andet, at der er stærke trafikale forbindelser mellem Sverige og Østdanmark (Øresundsbroen og Helsingør-Helsingborg), mens der kun er mere lavfrekvente færgeforbindelser mellem Sverige og Vestdanmark (herunder Göteborg-Frederikshavn og Varberg-Grenå).

Tabel 20

Rejser mellem Danmark, Sverige og Norge og de udvalgte destinationer på kontinentet

Fra/til	Rutevalg	1.000 lastbiler
Østdanmark	Via Storebælt og Padborg	38
	Færge	213
Norge	Udenom DK	92
	Gennem DK	47
Sverige	Udenom DK	632
	Gennem DK	128
Total		1.151

Kilde: Egne beregninger på baggrund af data fra Landstrafikmodellens godsmatrice for 2015.

Samlet set indikerer tallene i figur 37 og tabel 20, at lastbiltrafikken til og fra Sverige og evt. Norge kan have markant betydning for Scandlines, mens Storebæltsforbindelsen formentlig er mindre relevant.

Færge kontra bro ved rejser mellem Østdanmark og kontinentet

I dette afsnit undersøger vi konkurrenceforholdet mellem Storebæltsbroen og Scandlines' færger på rejser mellem Østdanmark og kontinentet. Tabel 21 nedenfor viser andelen af rejser mellem Østdanmark og kontinentet, hvor Scandlines har en konkurrencefordel i forhold til Storebæltsbroen i hovedscenariet og fire alternative scenarier.

De generaliserede rejseomkostninger (GRO) er 100 kr. lavere med Scandlines sammenlignet med Storebæltsbroen for 83% af rejserne i hovedscenariet. For 35% af rejserne er GRO 400 kr. lavere med Scandlines end med Storebæltsbroen.

Vi har ikke kendskab til, hvilke eventuelle rabatter Scandlines tilbyder sine fragtkunder på Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock. Som et beregningseksempel har vi undersøgt konsekvenserne for konkurrenceforholdet mellem bro og færge, hvis lastbilerne får en rabat på 25% eller 50%, jf. tabel 21. I så tilfælde vil færgen have en konkurrencefordel på mindst 400 kr. for hhv. 85% og 99% af rejserne.

Tabel 21

Andel af lastbilsture mellem Østdanmark og kontinentet, hvor Scandlines har en konkurrencefordel over for Storebæltsbroen, målt på forskellen i de generaliserede rejseomkostninger (GRO)

GRO-forskel	Hoved-scenariet*	Scenarie 1 - lavere kørselsomkostninger (7 kr./km)	Scenarie 2 - højere kørselsomkostninger (9 kr./km)	Scenarie 3 - færgepriser 25% under listepris	Scenarie 4 - færgepriser 50% under listepris
1	84%	60%	85%	99%	100%
100	83%	37%	85%	98%	100%
200	49%	36%	83%	88%	99%
300	37%	35%	60%	86%	99%
400	35%	34%	40%	85%	99%
500	35%	33%	36%	84%	99%

Kilde: Egne beregninger, jf. bilag F (afsnit 14).

*I hovedscenariet bruger vi Scandlines' listepriser for en lastbil på 17 m som billetpris (2.015 kr. for Rødby-Puttgarden og 2.072 for Gedser-Rostock). Vi regner med en kørselsomkostning på 8 kr. pr. km.

I afsnit 14.1.2 i bilag F har vi illustreret med to kort, hvordan færgens konkurrencefordel afhænger af rejsens geografiske udgangspunkt og destination.

Vurdering fra trafikprognoserne af den faste forbindelse over Femern Bælt

I forbindelse med undersøgelserne af en fast forbindelse over Femern Bælt er der som tidligere nævnt blevet udarbejdet en række trafikmodeller, som estimerer forbindelsens forventede betydning for transportmønstrene mellem Skandinavien inkl. Finland og kontinentet.⁷⁷

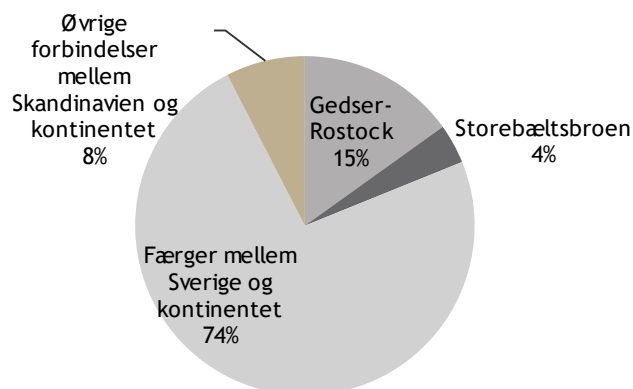
Prognoserne estimerer, at den faste forbindelse vil kunne tiltrække ca. 9% flere lastbiler sammenlignet med en fortsat færgeforbindelse på Rødby-Puttgarden det første år efter åbningen, jf. figur 36 i afsnit 8.1.1. Den primære kilde til væksten er overflytning af lastbiler fra andre ruter.

Næsten tre fjerdele af overflytningen af lastbiler fra andre ruter forventes at ske fra færgerne mellem Sverige og kontinentet, jf. figur 38. 15% af overflytningen forventes at komme fra Scandlines' rute på Gedser-Rostock, mens overflytningen fra Storebæltsbroen og de øvrige forbindelser er af markant mindre betydning. Lastbiltrafikken på Storebælt er beregnet til at falde med ca. 2.000 lastbiler pr. år.

⁷⁷ Intraplan Consult GmbH og BVU Beratergruppe (2014).

Figur 38

Kilde til forventet trafikvækst på fast Femern Bælt-forbindelse som følge af ændret rutevalg for lastbiler



Kilde: Intraplan Consult GmbH og BVU Beratergruppe (2014), Fehmarnbelt Forecast 2014 - Update of the FTC-Study of 2002, s. 153, tabel 6-24.

Note: Resultater for case B, der i rapporten angives som hovedscenariet. De øvrige forbindelser mellem Skandinavien og kontinentet består primært af færgeruter til kontinentet fra Norge, Finland og Bornholm.

Resultaterne i dette afsnit indikerer således, at de nærmeste substitutter til Scandlines' færger for fragtkunderne er de direkte ruter mellem Sverige og kontinentet. Analyserne indikerer, at Storebæltsbroen er en mindre relevant substitut. Dette resultat afhænger blandt andet af kørselsomkostningerne for lastbiler. Hvis kørselsomkostningerne er væsentligt lavere end de 8 kr./km forudsat i hovedscenariet, så bliver Storebæltsbroen i højere grad en relevant substitut til Scandlines' færger, jf. tabel 21.

Vi bemærker også, at Femern Bælt-trafikprognoserne forudsiger, at den faste forbindelse vil medføre en forholdsvis behersket vækst i lastbiltrafikken på 9%, selv ved en så markant opgradering af korridoren som anlæggelsen af en fast forbindelse. Dette indikerer, at substitutionen mellem Scandlines' ruter og de øvrige færgeruter er moderat.

Vi bemærker desuden, at reglerne om køre-/hviletid kan påvirke beslutningen om at vælge færgen frem for broen. Det skyldes, at sejlturen på 45 minutter svarer til den pause, som hviletidsbestemmelserne kræver, at chaufføren afholder efter højst 4,5 timers kørsel⁷⁸.

8.1.3 Udbudssubstitution

Der er ikke umiddelbart grund til at antage, at spørgsmålet om udbudssubstitution for transport med færge er markant anderledes for godstransport end for persontransport. Vi lægger derfor til

⁷⁸ https://www.politi.dk/da/borgerservice/Fardsel/tunge_koeretoejer/koere_og_hviletidsreglerne/ (tilgået 15. november 2018).

grund, at der ikke er udbudssubstitution fra rederier, der driver færger på andre ruter, eller fra udbydere af land- eller lufttransport, jf. afsnit 4.3.

Vi bemærker, at der givetvis er udbudssubstitution mellem transport af personbiler med færge og transport af lastbiler med færge. Færgerne kan typisk medtage begge typer af køretøjer og har oftest faciliteter til både chauffører og øvrige passagerer.

8.2 Har Scandlines en dominerende stilling?

Som vi beskrev i afsnit 5.1, kan en dominerende stilling være en følge af en række faktorer, som hver for sig ikke nødvendigvis er afgørende, men blandt disse faktorer har høje markedsandele stor betydning. I dette afsnit ser vi derfor nærmere på Scandlines' markedsandel for godstransport med forskellige antagelser om den geografiske markedsafgrænsning.

Der findes en række færgeruter i den vestlige Østersø, som sejler direkte mellem Sverige og Tyskland/Polen. Disse kan potentielt være i konkurrence med Scandlines (dvs. være på samme geografiske marked).

I 2017 var der i alt 2,13 mio. lastbiler med på færgeruterne i den vestlige Østersø, jf. tabel 22. Heraf var der 1,47 mio. lastbiler med færgeruterne mellem Sydsverige og kontinentet, mens de øvrige 0,67 mio. lastbiler var med Scandlines' færgeruter Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock.

Hvis man anlægger en snæver geografisk afgrænsning og alene betragter færgerne mellem Østdanmark og Tyskland, så har Scandlines en markedsandel på 100%. Med en bredere geografisk afgrænsning, hvor man medregner Østersøfærgerne, var Scandlines' markedsandel 31% i 2017 målt på antal lastbiler, jf. tabel 22.

Tabel 22

Antal lastbiler og markedsandele på færgeruterne i den vestlige Østersø, 2017

Rute	Lastbiler	Andel
Rødby-Puttgarden	533.631	25%
Gedser-Rostock	138.708	6%
Trelleborg-Travemünde	211.819	10%
Trelleborg-Rostock	301.856	14%
Trelleborg-Sassnitz	5.523	0%
Trelleborg-Swinoujscie	225.372	11%
Ystad-Swinoujscie	261.497	12%
Karlskrona-Gdynia	135.454	6%
Malmö-Travemünde	259.180	12%
Göteborg-Kiel	70.753	3%
I alt ekskl. Scandlines	1.471.454	69%
I alt inkl. Scandlines	2.143.793	100%

Kilde: Danmarks Statistik, SKIB32 (Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock) og Trafikanalys, Sjøtrafik 2017, tabel 11A og 11B (øvrige ruter).

Note: Trafikanalys er en svensk myndighed, som udarbejder de officielle svenske statistikker inden for områderne transport og kommunikation, jf. <https://www.trafa.se/sidor/officiell-statistik/>.

Som beskrevet i forrige afsnit er der indikationer på, at Storebæltsforbindelsen er en mindre relevant substitut til Scandlines' færgeruter. Dette resultat afhænger blandt andet af kørselsomkostningerne for lastbiler og af Scandlines' rabatter til deres fragtkunder. Vi har derfor ikke beregnet Scandlines' markedsandel ved en afgrænsning, hvor Storebæltsbroen indgår som en del af det relevante geografiske marked. Hvis Storebæltsbroen indregnes som en del af det relevante marked, så vil Scandlines' markedsandel blive mindre.

8.3 Misbruger Scandlines en dominerende stilling på markedet, hvor de er dominerende?

Det er forbudt for en virksomhed at misbruge en dominerende stilling, jf. Konkurrenceloven §11 og EUF-traktaten artikel 102.⁷⁹ Som vi beskrev i kapitel 6 om persontransport, betyder det blandt andet, at en dominerende virksomhed ikke må tage urimeligt høje priser.

8.3.1 Tager Scandlines for høje priser?

I dette afsnit sammenligner vi Scandlines' prisniveau for godstransport på Rødby-Puttgarden med prisniveauet på Gedser-Rostock. Hvis priserne er markant højere på Rødby-Puttgarden, kan det

⁷⁹ <https://www.eu.dk/da/dokumenter/traktater/traktaten-euf/tredje-del> (tilgået 13. november 2018).

indikere, at Scandlines tager for høje priser på denne rute. Vi henviser i øvrigt også til afsnit 6.2 i kapitlet om persontransport, som undersøger Scandlines' overskudsgrader.

Vi sammenligner alene listepriserne, da vi ikke har data for eventuelle rabatter. Af samme årsag sammenligner vi ikke priserne med andre færgeruter, da eventuelle forskelle i rabatstrukturer kan have afgørende betydning for resultaterne. Vi vurderer derfor, at der er betydelig risiko for, at en sammenligning af listepriserne på tværs af rederier ikke vil give meningsfyldte resultater.

Scandlines' listepriser afhænger af to faktorer: lastbilens størrelse, og hvorvidt lastbilen er tom eller lastet.⁸⁰ Ud over listeprisen betaler godskunderne to tillæg: BAF (oliepristillæg) og MARPOL (tillæg for opfyldelse af krav til reduktion af svovludledning).⁸¹ Vi sammenligner godstransport for hhv. 12- og 17-meterslastbiler, som bærer last, inkl. BAF- og MARPOL-tillæg.

Som det fremgår af figur 39, er listeprisen for enkeltbilletter stort set ens på de to færgeoverfarter. Dette er på trods af, at både sejltiden og -distancen på Rødby-Puttgarden er markant kortere end på Gedser-Rostock.

Opgjort pr. sejlet kilometer er færgeoverfarten Rødby-Puttgarden 153% dyrere end Gedser-Rostock. Denne opgørelse tager dog ikke hensyn til, at rederiet også har omkostninger til lønninger mv. mens færgen opholder sig i havnen. Vi har derfor også opgjort omkostningen pr. operationstime (sejltid + havneophold). Her viser sammenligningen, at listeprisen på Rødby-Puttgarden er knap dobbelt så høj som på Gedser-Rostock, jf. figur 39.

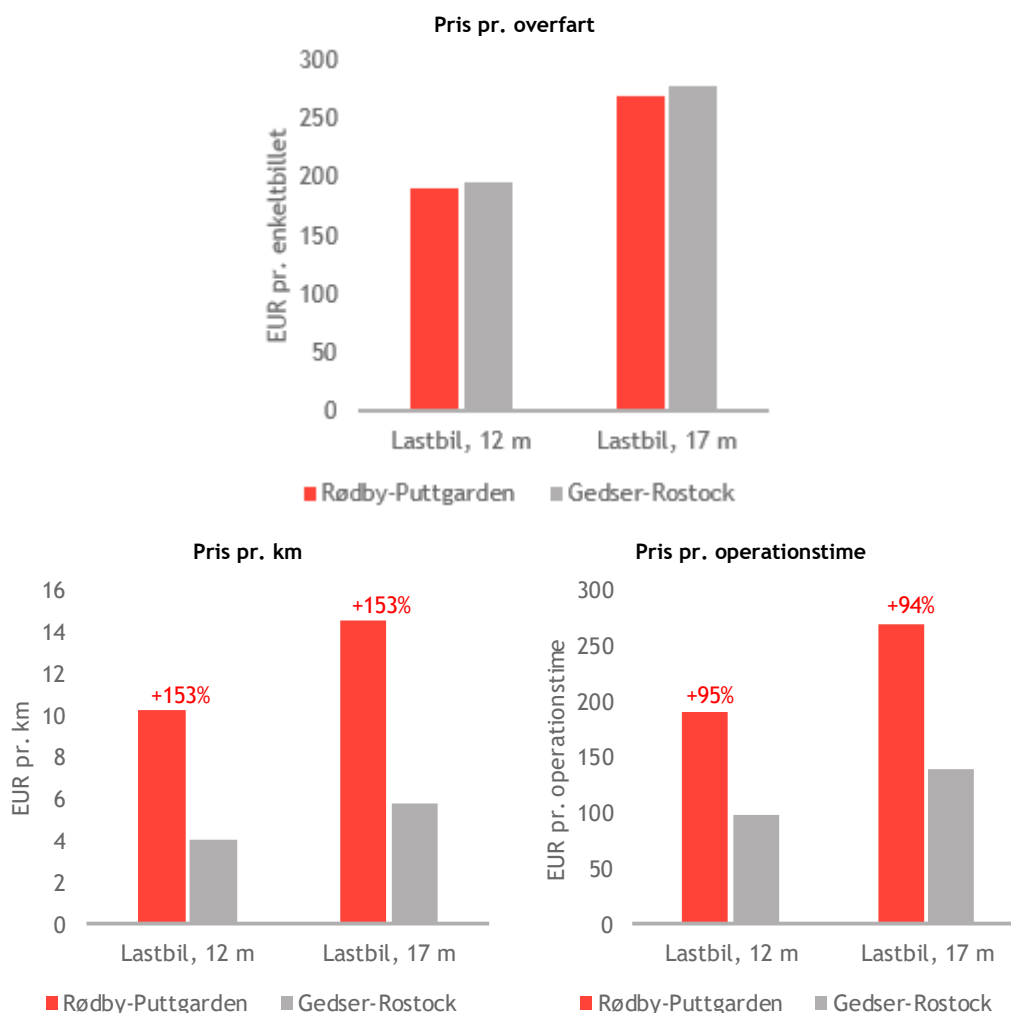
Vi har ikke viden om, hvorvidt en eventuel rabatstruktur er den samme på de to ruter. Hvis Scandlines tilbyder markant forskellige rabatter på de to ruter, kan det ændre på resultatet af sammenligningen.

⁸⁰ Se bilag F.

⁸¹ http://www.scandlines-freight.com/-/media/scandlines/freightdk/docs/marpol/marpol_information_scandlines_en.ashx?la=en (tilgået 15. november 2018).

Figur 39

Listepriser for lastbiler på Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock (procentsats angiver merpris for Rødby-Puttgarden)



Kilde: Egne beregninger baseret på data om listepriser mv. fra Scandlines-freight.com samt afstande fra Shippax (2018).
Note: Inkl. MARPOL- og BAF-tillæg (gældende fra 1. oktober 2018). Listepris ekskl. eventuelle rabatter. Priser for 'loaded trucks'. Se afsnit 6.3.2 for en beskrivelse af sejltider og -distancer.

8.3.2 Anvender Scandlines diskriminerende rabatter?

Vi har ikke identificeret relevant offentlig tilgængelig information om Scandlines' eventuelle rabatstruktur over for deres fragtkunder. Vi kan derfor ikke vurdere, i hvilket omfang og hvordan Scandlines giver rabatter til fragtkunder, herunder hvorvidt Scandlines anvender diskriminerende rabatter.

8.4 Misbruger Scandlines en dominerende stilling for at opnå fordele på andre markeder?

8.4.1 Transitbilletter ved kørsel mellem Sverige og Tyskland

Scandlines tilbyder transitbilletter, der kan anvendes af fragtkunder, som kører mellem Sverige og Tyskland. Billetten gælder til overfarten Helsingør-Helsingborg samt enten Rødby-Puttgarden eller Gedser-Rostock.

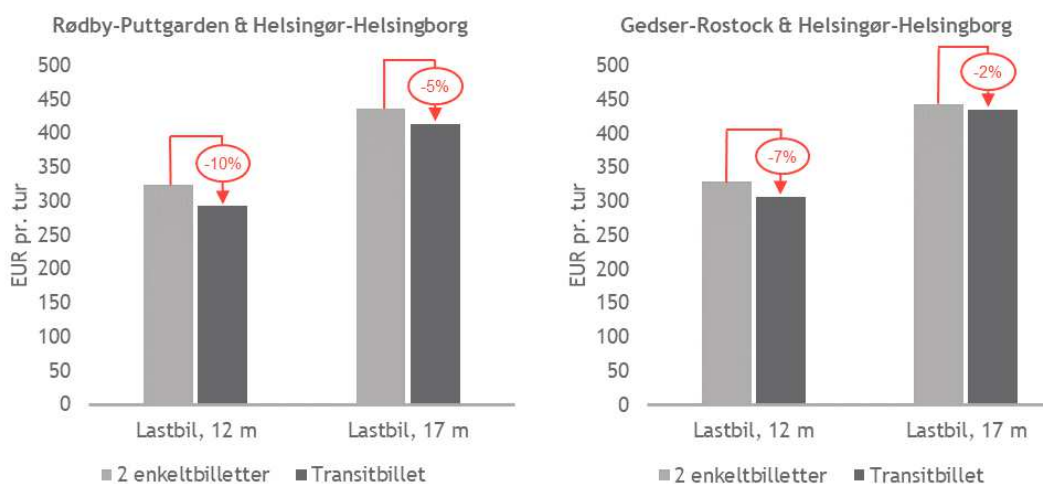
Dette rummer potentielt mulighed for, at Scandlines kan udnytte en eventuelt dominerende position til at opnå fordele på markedet for godstransport over Øresund, hvor Helsingør-Helsingborg-overfarten konkurrerer med Øresundsbroen.

Vores analyse, som er opsummeret i figur 40, viser, at rabatten ved at købe transitbillet er begrænset sammenlignet med prisen på at købe to enkeltbilletter. Besparelsen udgør 2-10% (ekskl. eventuelle øvrige rabatter).

Figur 40

Besparelse på transitbilletter sammenlignet med separat køb af to enkeltbilletter

(procentsats angiver besparelsen ved at købe en transitbillet sammenlignet med separate billetter til Rødby-Puttgarden og Helsingør-Helsingborg, ekskl. eventuelle rabatter)



Kilde: Scandlines-freight.com.

Note: Figuren angiver besparelsen ved at købe en transitbillet sammenlignet med separate billetter til Rødby-Puttgarden og Helsingør-Helsingborg, ekskl. eventuelle rabatter, inkl. MARPOL- og BAF-tillæg (gældende fra 1. oktober 2018). Priserne er for 'loaded trucks'.

9 Bilag A. Teknisk bilag

Valutakurser

Alle omregninger mellem EUR og DKK er baseret på valutakurs på 100 EUR = 745 DKK. I det seneste år fra 17. september 2018 er kursen svinget mellem 745,96 og 744,02.

Kilde: Nationalbanken.

10 Bilag B. Om Scandlines

10.1 Scandlines' regnskabstal 2014-2017

I tabel 23 har vi opsummeret Scandlines' regnskabstal for 2014-2017.

Tabel 23 Scandlines' regnskabstal 2014-2017, mio. EUR

HOVED- OG NØGLETAL	2017	2016	2015	2014
INDKOMSTOPGØRELSE				
Omsætning	487	470	460	445
Resultat af ordinær drift, ekskl. særlige poster (tilbagevendende EBITDA)	194	180	170	160
Resultat af ordinær drift (EBITDA)	182	172	184	141
Af- og nedskrivninger	-42	-33	-28	-26
Resultat af ordinær drift (EBIT)	140	139	156	115
Finansielle poster (netto)	-49	-51	-46	-51
Resultat før skat	91	88	109	64
Skat af årets resultat	-3	-7	-2	-4
Årets resultat af fortsættende aktiviteter	88	81	107	60
BALANCE				
Aktiver i alt	1.307	1.444	1.348	1.446
Investeringer i faste anlægsaktiver	27	92	136	122
Egenkapital, der kan henføres til ejerne	413	463	367	429
Rentebærende passiver	821	864	830	838
PENGESTRØMSOPGØRELSE				
Pengestrømme fra driftsaktivitet	131	102	153	113
Pengestrømme fra investeringsaktivitet	-27	-92	40	-122
Pengestrømme fra finansieringsaktivitet	-159	34	-209	-10
Tilbagevendende EBITDA-margin, %	40	38	37	36
Antal heltidsbeskæftigede (FTE, full time equivalent)	1.524	1.506	1.488	1.533

Kilde: Scandlines (2018).

Note: Tallene for hele år 2014 og hele år 2015 medregner ikke nedlagte aktiviteter i forbindelse med salget af færgeruten mellem Helsingborg og Helsingør.

10.2 Oversættelse af regnskabsposter

I tabel 24 ses en oversigt over vores oversættelse af de engelske termer, Scandlines anvender i deres regnskab.

Tabel 24

Oversigt over engelske og danske termer

UK	DK
Key figures and financial ratios	Hoved- og nøgletal
MEUR	Mio. EUR
Income statement	Indkomstopgørelse
Revenue	Omsætning
Result from ordinary activities, excl. special items (recurring EBITDA)	Resultat af ordinær drift, ekskl. særlige poster (tilbagevendende EBITDA)
Result from ordinary activities (EBITDA)	Resultat af ordinær drift (EBITDA)
Amortisation and depreciation	Af- og nedskrivninger
Result from ordinary activities (EBIT)	Resultat af ordinær drift (EBIT)
Net financials	Finansielle poster (netto)
Result before tax	Resultat før skat
Tax on result for the year	Skat af årets resultat
Result for the year from continuing operations	Årets resultat af fortsættende aktiviteter
Balance sheet	Balance
Total assets	Aktiver i alt
Investments (capital expenditure)	Investeringer i faste anlægsaktiver
Equity attributable to owners	Egenkapital, der kan henføres til ejerne
Interest bearing liabilities	Rentebærende passiver
Cash flow statement	Pengestrømsopgørelse
Cash flow from operating activities	Pengestrømme fra driftsaktivitet
Cash flow from investing activities	Pengestrømme fra investeringsaktivitet
Cash flow from financing activities	Pengestrømme fra finansieringsaktivitet
Recurring EBITDA margin, %	Tilbagevendende EBITDA-margin, %
<i>Recurring EBITDA excludes non-recurring items (special items) comprising income and expenses of an exceptional nature such as costs incurred for restructuring processes and structural adjustments as well as gains and losses on divestments related thereto.</i>	<i>Tilbagevendende EBITDA ekskluderer ikke-tilbagevendende elementer (specielle elementer) omfattende indtægter og udgifter af exceptionel karakter, fx omkostninger forbundet med omstrukturingsprocesser og strukturelle justeringer såvel som gevinster og tab forbundet med relaterede frasalg.</i>
Average number of employees (FTE)	Antal heltidsbeskæftigede (FTE, full time equivalent)
Full year figures for 2014 and 2015 exclude discontinued operations related to the sale of the ferry route Helsingborg-Helsingør.	Tallene for hele år 2014 og hele år 2015 medregner ikke nedlagte aktiviteter i forbindelse med salget af færgeruten mellem Helsingborg og Helsingør.

11 Bilag C. Persontransport: Markedsafgrænsning

11.1 Metodebeskrivelse af konkurrencefladeanalyse

I dette afsnit beskriver vi de forskellige input, vi bruger til at definere det relevante geografiske marked i afsnit 4.2.

Først gennemgår vi de input, der indgår i beregningen af de generaliserede rejseomkostninger (GRO). Derefter beskriver vi rejsetallene fra Landstrafikmodellen, som i kombination med GRO indgår i beregningerne af andelen af rejser mellem Østdanmark og kontinentet, hvor Scandlines har en konkurrencefordel i forhold til Storebæltsbroen.

Google Maps-opslag

Vi har foretaget en række opslag på Google Maps for følgende oprindelser og destinationer:

Tabel 25 Oprindelser og destinationer til Google Maps-opslag

Oprindelse	Destination	
DK-København	DK-Egedal	TY-Baden-Württemberg
DK-Frederiksberg	DK-Frederikssund	TY-Bayern
DK-Ballerup	DK-Greve	TY-Berlin
DK-Brøndby	DK-Køge	TY-Brandenburg
DK-Dragør	DK-Halsnæs	TY-Bremen
DK-Gentofte	DK-Roskilde	TY-Hamburg
DK-Gladsaxe	DK-Solrød	TY-Hessen
DK-Glostrup	DK-Gribskov	TY-Mecklenburg-Vorpommern
DK-Herlev	DK-Odsherred	TY-Niedersachsen
DK-Albertslund	DK-Holbæk	TY-Nordrhein-Westfalen
DK-Hvidovre	DK-Faxe	TY-Rheinland-Pfalz
DK-Høje-Taastrup	DK-Kalundborg	TY-Saarland
DK-Lyngby-Taarbæk	DK-Ringsted	TY-Sachsen
DK-Rødovre	DK-Slagelse	TY-Sachsen-Anhalt
DK-Ishøj	DK-Stevns	TY-Slesvig-Holsten ¹
DK-Tårnby	DK-Sorø	TY-Thüringen
DK-Vallensbæk	DK-Lejre	Polen
DK-Furesø	DK-Lolland	Tjekkiet
DK-Allerød	DK-Næstved	Østrig
DK-Fredensborg	DK-Guldborgsund	Schweiz
DK-Helsingør	DK-Vordingborg	Italien
DK-Hillerød		Frankrig
DK-Hørsholm		Belgien
DK-Rudersdal		Holland

Note: I beregninger behandles Slesvig-Holsten som ét område ud fra ovenstående. I visse illustrationer, der vedrører rejseomkostninger, viser vi dog også oplysninger om rejser til/fra Neustadt.

Google Maps-opslagene er foretaget med afrejse fra destinationen onsdag den 3. oktober kl. 14. For hver kombination af oprindelse og destination har vi udtrukket følgende oplysninger, hvis rejsen foretages med hhv. Rødby-Puttgarden, Gedser-Rostock eller over Storebæltsbroen:

- Antal rejste kilometer, bil
- Antal rejste kilometer, færge
- Tid for rejse, bil
- Tid for rejse, færge.

Disse oplysninger indgår i beregningen af GRO.

Rejsetider med færge

Rejsetiderne for færgerne er baseret på vores Google Maps-opslag. Google regner med en sejltid på 1 time og 5 minutter (Rødby-Puttgarden) og 2 timer og 9 minutter (Gedser-Rostock) for alle opslag.

Ifølge Scandlines er overfartstiden for Rødby-Puttgarden på 45 minutter, og overfartstiden for Gedser-Rostock er på 1 time og 45 min. Køretøjerne skal dog være tjekket ind senest 15 minutter før afgang.⁸² For Rødby-Puttgarden lægger Google således yderligere 5 minutter til for at nå op på den samlede rejsetid på 1 time og 5 minutter. Det kan skyldes den forventede tid til udkørsel fra færgen og/eller tid til tjek-ind.

Ud over dette har vi tillagt 15 minutters ventetid/skjult ventetid, som dækker over, at færgerne på Rødby-Puttgarden sejler med halvtimesdrift, og at kunderne derfor i gennemsnit skal vente 15 minutter på næste færge, hvis de ikke har planlagt deres afrejse efter at nå en bestemt afgang.

Til sammenligning anvender Femern (2014) en smule lavere samlet tidsforbrug til færgeforbindelsen på Rødby-Puttgarden.⁸³ Her er det samlede tidsforbrug sat til 1 time og 15 minutter, hvoraf de 15 minutter er ventetid, 10 minutter er tid til tjek-ind og ombordkørsel, mens der er afsat 5 minutter til udkørsel.

Kørselsomkostninger for personbiler

I hovedscenariet regner vi med en kørselsomkostning på 3,08 kr./km for personbiler. Dette svarer til "gennemsnitlige kørselsomkostninger for personbiler inkl. afgifter" i Transportøkonomiske Enhedspriser 1.8.

I scenarie 1, hvor vi regner med lavere kørselsomkostninger, regner vi med en kørselsomkostning på 1,63 kr./km, svarende til "marginale kørselsomkostninger for personbiler inkl. afgifter" (omfatter drivmiddel, batteri (hybrid- og elbiler), dæk, afskrivninger og reparation/vedligeholdelse).

⁸² <https://www.scandlines.com/kunden-service/check-in-im-hafen>.

⁸³ Femern A/S (2014), tabel 5.8.

Tabel 26 **Kørselsomkostninger for personbiler, kr./km**

	Hovedscenarie	Scenarie 1 - lavere kørselsomkostninger
Kørselsomkostning	3,08	1,63

Kilde: Transportøkonomiske Enhedspriser 1.8.

Tidsværdier og antal personer pr. bil

Folk foretrækker som udgangspunkt korte rejsetider frem for lange rejsetider. For at sammenligne rejsetiden med de øvrige omkostninger forbundet med rejsen kan man omregne tiden til et beløb i kroner ved at gange med en tidsværdi.

Til beregning af de generaliserede rejseomkostninger (GRO) tager vi udgangspunkt i tidsværdierne fra den eksterne kvalitetssikring af trafikprognosen for Femern Bælt-projektet, jf. tabel 27.

Tabel 27 **Forudsatte tidsværdier, EUR/time**

Turformål	Tidsværdi, EUR/time
1. Day commuter	25
3. Shopping	8
4. Business	75
5. Holidays	8
6. Other day excursion	15
7. Short holidays	15
8. Visiting friends/relatives	15
9. Weekend commuter	25

Kilde: COWI (2015).

Det fremgår ikke tydeligt af kilden, hvilket prisniveau tallene er angivet i, men vi antager, at der er tale om 2013-priser. Vi justerer priserne til 2018-niveau ud fra udviklingen i bruttonationalproduktet og udviklingen i nettoprisindekset fra Transportøkonomiske Enhedspriser. Desuden omregner vi fra EUR til DKK, jf. bilag A.

Vi beregner en tidsværdi pr. køretøj ved at koble tidsværdierne med antallet af personer pr. køretøj, jf. tabel 28, som vi til sidst sammenvejer med fordelingen af turformål i vores dataudtræk fra Landstrafikmodellen. Det resulterer i en vægtet tidsværdi på 360 kr./time pr. køretøj, som vi bruger til beregningerne af generaliserede rejseomkostninger. Vi regner med den samme tidsværdi for alle komponenterne af rejsetiden.

Tabel 28

Tilgang 1. Forudsatte antal personer pr. personbil i trafikmodel for Femern Bælt-analysen

Turformål	2011	2035
Day commuter	1,3	1,2
Shopping	2,4	2,0
Business	1,6	1,4
Holidays	3,4	3,2
Other day excursion	3,0	2,0
Short holidays	3,0	3,0
Visiting friends/relatives	3,2	3,0
Weekend commuter	1,8	1,6

Kilde: COWI (2015).

Vi har gennemført følsomhedsberegninger, hvor vi forudsætter hhv. 50% færre eller flere personer pr. bil.

Gennemsnitlige billetpriser

De gennemsnitlige billetpriser for Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock i hovedscenariet er estimeret på baggrund af oplysninger fra Direct Ferries, jf. tabel 29.

Tabel 29

Gennemsnitlige priser, enkelttur, EUR

	Rødby-Puttgarden	Gedser-Rostock
Oktober	85	120
November	77	103
December	83	117
Januar	78	101
Februar	96	119
Marts	91	109
April	77	93
Maj	86	112
Juni	98	119
Juli	100	128
August	98	124
September	84	117
Gennemsnit, EUR	88	114
Gennemsnit, DKK	654	846

Kilde: https://www.directferries.com/rodby_puttgarden_ferry.htm og https://www.directferries.com/gedser_rostock_ferry.htm (tilgået 29. oktober 2018).

Vi bemærker, at der er tale om gennemsnitspriser for billetter solgt gennem den pågældende hjemmeside. Scandlines' faktiske gennemsnitspris kan således godt være en anden.

Den gennemsnitlige billetpris beregnet ovenfor benyttes i vores hovedscenarie. I scenarie 4 og 5 regner vi på hhv. lavere og højere gennemsnitlige billetpriser, jf. tabel 30.

Tabel 30

Gennemsnitlige billetpriser på færgerne anvendt til konkurrencefladeanalysen

Kr./overfart, personbil	Hovedscenarie	Scenarie 4 - lavere billetpris på færge	Scenarie 5 - højere billetpris på færge
Rødby-Puttgarden	654	245	849
Gedser-Rostock	846	245	939

Kilde: Hovedscenarie: se tabel 29. Lav billetpris er Scandlines' pris for en Economybillet i lavsæson. Høj billetpris er Scandlines' pris for en Economy Extra-billet i højsæson, jf. tabel 15.

Priserne for at køre over Storebæltsbroen sættes i konkurrencefladeanalysen til den pris, man betaler ved brug af BroBizz eller PayByPlate. Sund & Bælt oplyser, at 69% af kunderne i august 2018 betalte med enten PayByPlate eller BroBizz, og at antallet af tilmeldinger forventes at stige.⁸⁴

Tabel 31

Priser, enkelttur, personbil 3-6 m

	Pris, kr.
BroBizz/PayByPlate	193,80

Kilde: <https://www.storebaelt.dk/priserprodukter/priser/biler> (tilgået 5. oktober 2018).

Rejsetal fra Landstrafikmodellen

Landstrafikmodellen (LTM) er en omfattende trafikmodel, som er udviklet til at belyse de overordnede trafikstrømme i Danmark samt mellem Danmark og udlandet. Formålet med LTM er at forbedre beslutningsgrundlaget for planlægning og investeringer i trafiksystemet. Det omfatter bl.a. mulighed for at belyse, hvorledes udvikling i demografi og økonomi påvirker transportomfanget, herunder overflytninger mellem transportformer. LTM dækker ture inden for Danmark, mellem Danmark og udlandet samt transitture.⁸⁵

Vi har anvendt data fra Landstrafikmodellens basismatricer til at sammenvægte rejsetiderne på de forskellige rejserelationer i konkurrencefladeanalysen. Konkret har vi anvendt følgende data:

- Basismatrice for 2015
- Tabellen inout_RoadRC_CarTripMatrix
- Alle køretøjer
- Alle turformål.

⁸⁴ <https://sundogbaelt.dk/over-100-000-bilister-betaler-med-paybyplate-paa-storebaelt/> (tilgået 30. november 2018).

⁸⁵ http://www.landstrafikmodellen.dk/om_modellen (tilgået 30. november 2018).

Landstrafikmodellen modellerer trafikken i et såkaldt hverdagsdøgn. Vi har opregnet tallene til helårsværdier ved brug af faktorerne i tabel 32.

Tabel 32

Opregningsfaktorer fra hverdagsdøgn til år

Turformål	Bil
Pendling	255
Erhverv	255
Andet	400
Varebil	280
Lastbil	250

Kilde: Notat fra DTU Transport: "Opregning af samfundsøkonomiske resultater til årsniveau i LTM 1.1", 14/3-2016.

11.2 Rejser fra Fyn og Jylland

I dette afsnit ser vi på rejser mellem Vestdanmark (Fyn og Jylland) og Tyskland. Vi viser, at det er meget usandsynligt, at rejsende på disse relationer vil vælge at benytte sig af Scandlines, og at vi derfor kan se bort fra disse rejser i markedsanalysen. Det skyldes, at de med stor fordel kan køre via Sønderjylland over grænsen ved Padborg.

Hvis man rejser fra Fyn eller Jylland, vil det være relativt mest attraktivt at benytte Scandlines, når rejsen starter eller slutter tæt på Storebæltsbroen. Vi ser derfor alene på rejser mellem Fyn (Odense) og Tyskland. Når det ikke kan betale sig at vælge Scandlines på disse relationer, vil det endnu mindre kunne betale sig at vælge en af færgerne på rejser mellem Jylland og Tyskland.

Rejser mellem Odense og Hamborg

Vi ser først på en rejse mellem Odense og Hamborg. Som det fremgår af tabel 33, vil bilisterne få både en længere køreafstand (47 km) og en længere rejsetid (1 time og 55 minutter) ved at køre via Rødby-Puttgarden frem for over Padborg. Ruten via Gedser-Rostock er endnu mindre konkurrencedygtig. Dertil vil man både skulle betale broafgift på Storebælt og købe en billet til færgen. Det er derfor meget usandsynligt, at bilisterne vil vælge Scandlines på denne relation.

Under tabellen gennemgår vi GRO-beregningerne for rejser mellem Odense og Hamborg i detaljer. Dermed udgør de et eksempel på, hvordan vi bruger de forskellige input beskrevet i afsnit 11.1 til at beregne GRO.

Tabel 33

Eksempel på rejse fra Odense til Hamborg

	Rødby- Puttgarden	Gedser- Rostock	Over Padborg	Forskel*
Afstand i bil, km	363	400	316	-47
Kørselsomkostning, kr./km	3,08	3,08	3,08	-
Kørselsomkostninger, kr.	1.120	1.234	974	-146
Rejsetid inkl. ventetid	5:42	7:03	3:47	-1:55
Tidsværdi, kr./køretøj/time	360	360	360	-
Antal personer i bil	2	2	2	-
Tidsomkostninger, kr.	2.053	2.533	1.363	-690
Pris for færgebillet, kr.	654	846	0	-654
Broafgift, Storebælt, kr.	194	194	0	-194
Billemomkostninger, kr.	848	1.039	0	-848
Generaliserede rejseomkostninger, kr.	4.021	4.806	2.337	-1.684

*Angiver forskellen mellem det mest attraktive færgealternativ (her Rødby-Puttgarden) og rejsen over Padborg.
Kilde: Egne beregninger baseret på opslag i Google Maps (slået op den 8/11-2018 kl. 11:30) og nøgletal jf. afsnit 11.1.

Tabellen viser, at der fra Odense til Hamborg er 363 km i bil, hvis man tager ruten med færgen Rødby-Puttgarden. Med en kørselsomkostning på 3,08 kr./km, resulterer dette i en kørselsomkostning på 1.120 kr. Afstanden i kilometer, hvis man i stedet tog over Padborg, er ca. 50 km kortere, og kørselsomkostningerne er dermed lavere over Padborg.

Rejsen fra Odense til Hamborg tager 5 timer og 42 minutter med Rødby-Puttgarden-ruten (inkl. ventetid). Når vi regner med en tidsværdi på 360 kr./time for passagererne i en gennemsnitlig personbil, giver det en tidsomkostning på 2.053 kr. Ved at tage ruten over Padborg sparer man 1 time og 55 minutter, svarende til 690 kr. i tidsomkostninger.

Hvis man skal med Rødby-Puttgarden, skal man betale for en billet til at krydse Storebælt og en billet for færgeoverfarten. De samlede billetpriser for Rødby-Puttgarden-ruten er 848 kr. Hvis man i stedet kører over Padborg, er der ingen omkostninger til billetter.

GRO findes ved at lægge kørselsomkostningerne, tidsomkostningerne og billemomkostningerne sammen. GRO er klart lavest for ruten over Padborg med en besparelse på knap 1.700 kr. i forhold til ruten med Rødby-Puttgarden, som er det bedste af færgealternativerne. Jo mere vestligt rejsen starter på Fyn eller i Jylland, jo mere attraktiv vil Padborgruten være i forhold til færgerne.

Rejser mellem Odense og Stettin

Vi ser dernæst på en rejse mellem Odense og Stettin i Polen. På grund af destinationens mere østlige placering vil det her være relativt mere fordelagtigt at benytte Scandlines.

Tabel 34 viser, at man skal køre 222 km mere, hvis man kører over Padborg frem for at tage Gedser-Rostock, som er bedste færgeløst på denne relation. Ruten over Padborg er til gengæld 38 minutter hurtigere end ruten med Gedser-Rostock, og ved at tage over Padborg sparer man dertil omkostningerne til Storebæltsbroen og færgeoverfarten. Det vil derfor fortsat være mest fordelagtigt at fravælge Scandlines.

Tabel 34

Eksempel på rejse fra Odense til Steffin

	Rødby- Puttgården	Gedser- Rostock	Over Padborg	Forskel*
Afstand i bil, km	666	459	681	222
Kørselsomkostning, kr./km	3,08	3,08	3,08	
Kørselsomkostninger, kr.	2.054	1.415	2.100	684
Rejsetid inkl. ventetid	8:26	7:45	7:07	-0:38
Tidsværdi, kr./køretøj/time	360	360	360	
Tidsomkostninger, kr.	3.037	2.791	2.563	-228
Pris for færgebillet, kr.	654	846	0	-846
Broafgift, Storebælt, kr.	194	194	0	-194
Billetomkostninger, kr.	848	1.039	0	-1.039
Generaliserede rejseomkostninger, kr.	5.939	5.246	4.663	-583

* Angiver forskellen mellem det mest attraktive færgeløst (her Gedser-Rostock) og rejsen over Padborg.
 Kilde: Egne beregninger baseret på opslag i Google Maps (slået op den 9/11-2018 kl. 11:15) og nøgletal jf. afsnit 11.1.

12 Bilag D. Persontransport: Misbruger Scandlines en dominerende stilling på markedet, hvor de er dominerende?

12.1 Metodebeskrivelse for prissammenligning med andre rederier

12.1.1 Ruter udvalgt til prissammenligning

De udvalgte ruter fremgår af tabel 35 og figur 41. Som det fremgår, omfatter sammenligningen et bredt udvalg af ruter, dvs. korte/lange, store/små, rene passageroverfarter/kombinerede overfarter for passagerer og fragt, ruter mellem Danmark og Tyskland/Norge/Sverige samt én indenlandsk rute og tre ruter mellem Frankrig og England.

Tabel 35

Udvalgte ruter til prissammenligning

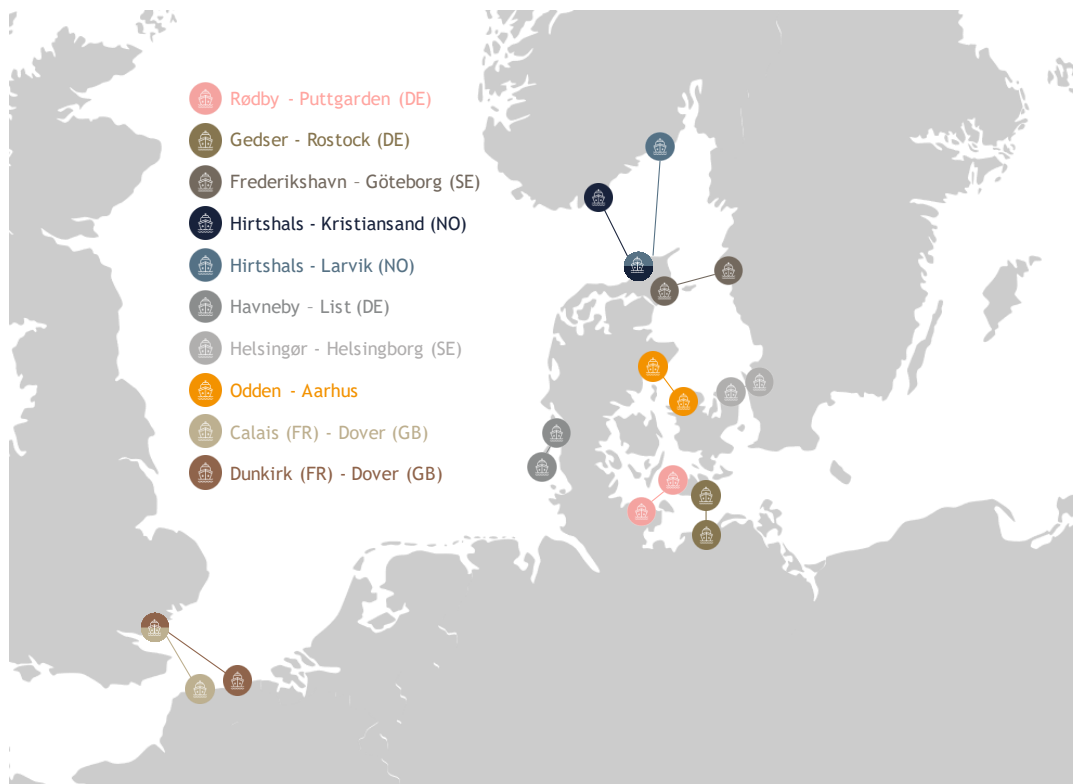
	Overfartstid	Km	Passagerer (mio.)	Biler (mio.)	Trailers (mio.)
Scandlines*					
Rødby-Puttgarden (DE)	00:45	19	5,9	1,5	0,5
Gedser-Rostock (DE)	01:45	48	1,7	0,3	0,1
Stena Line					
Frederikshavn - Göteborg (SE)	03:30	93	1,2	0,2	0,1
Color Line					
Hirtshals-Kristiansand (NO)	03:15	131	1,1	0,3	0,0
Hirtshals-Larvik (NO)	03:45	163	0,7	0,2	0,1
Rømø-Sylt Linien					
Havneby - List (DE)	00:45	13	0,4	0,1	0,0
Scandlines Helsingør-Helsingør*					
Helsingør-Helsingborg (SE)	00:20	4	7,2	1,3	0,4
Molslinjen					
Odden-Aarhus	01:15	72	2,9	1,2	0,0
DFDS Seaways					
Calais (FR)-Dover (GB)	01:30	39	2,1	0,4	0,6
Dunkirk (FR)-Dover (GB)	02:00	70	2,7	0,7	0,6
P&O Ferries					
Calais (FR)-Dover (GB)	01:30	39	6,9	1,1	1,4

Kilde: Alle data og udvælgelsen er baseret på Shippax (2018) bortset fra sejltider, der er baseret på selskabernes hjemmesider (mindre variationer i sejltider på tværs af afgang forekommer).

Note: Kriterier for at optræde på listen: overfartstid <4 timer, rute mellem DK og udland, kommerciel overfart, operation i 2018. Rønne-Sassnitz har indstillet besejlingen og optræder derfor ikke på listen. Fjord Lines' rute mellem Hirtshals og Kristiansand var ikke operativ i den periode, hvor vi indsamlede priser, og de er derfor ikke med på listen. Derudover har vi inkluderet Molslinjens rute Odden-Aarhus i sammenligningen, da det er Danmarks største indenlandske rute målt på antal passagerer, samt tre ruter i Doverstrædet mellem Frankrig og England, da de på nogle parametre har ligheder med Rødby-Puttgarden. Fx forbinder ruterne to lande med kommerciel færgedrift på en relativt kort strækning.

* Scandlines' egne ruter samt ruten Helsingør-Helsingborg, der drives under Scandlines' brand, indgår ikke i prissammenligningen.

Figur 41

Ruter udvalgt til prissammenligning

Kilde/noter: Se tabel 35.

12.1.2 Indsamling af priser

Vi har indsamlet priser på 12 tur/returrejser på hver af de 11 udvalgte ruter. Fx indsamlede vi d. 18. oktober prisen på en rejse med udrejse fredag d. 19. oktober ca. kl. 18.00 og hjemrejse lørdag d. 20. oktober kl. 20.00. Indsamlingen foregik ved, at vi gik ind på hver operatørs hjemmeside, hvor vi begyndte en almindelig bookingproces og gemte den pris, vi blev præsenteret for.

Priserne er indsamlet, så de i videst muligt omfang dækker over de samme vilkår på de udvalgte ruter. Det betyder, at på hver tur/returrejse på tværs af ruterne gælder den pris, vi har indsamlet:

- En personbil, to voksne og ét barn⁸⁶
- Samme udrejsedato⁸⁷ og -tidspunkt⁸⁸
- Samme hjemrejsedato og -tidspunkt.

Vi har indsamlet priserne på hver tur/returrejse samme dag, således at der er det samme antal dage mellem booking og rejse, når vi sammenligner prisen på en rejse på tværs af operatørerne.

Medlemmer af Scandlines' fordelsprogram SMILE har som bekendt mulighed for at købe en billigere billettype.⁸⁹ Medlemsbilletterne udbydes dog i begrænset antal og skal typisk købes senest 14 dage før afrejse. Derfor har vi indsamlet to sæt af Scandlinespriser, hhv. prisen på den:

- billigste tilgængelige billet, der ikke forudsætter medlemskab (alm. billetter).
- billigste tilgængelige medlemsbillet. I fravær af tilgængelige medlemsbilletter, har vi indsamlet prisen på den billigste almindelige billet.

Flere operatører tilbyder kombinationsbilletter, der er billigere end køb af to enkeltbilletter, ved køb af tur/returrejser. Vi har indsamlet:

- turprisen, dvs. prisen ved én udrejse.
- returprisen, dvs. prisen ved én hjemrejse.
- tur/returprisen, dvs. prisen ved kombinationskøb af både tur- og returrejse samtidig. I mange tilfælde er denne blot summen af tur- og returprisen.

Tabel 36 viser, hvordan vi har angivet køretøjstypen og familietypen ved indsamlingen af priser på rederiernes hjemmesider.

⁸⁶ Se tabel 36 for yderligere detaljer.

⁸⁷ Rejseretningen følger tabel 35. Fx er en udrejse på Rødby-Puttgarden fra Rødby.

⁸⁸ I dataindsamlingen har vi gået efter at finde prisen på en konkret afgang. Hvis den ikke fandtes, har vi taget prisen på den nærmeste anden afgang. Lå det udvalgte rejsetidspunkt præcis lige lang tid mellem to afgange, har vi valgt den sene af de to.

⁸⁹ <https://www.scandlines.dk/billetter/billettyper-og-priser/rodbby-puttgarden> (tilgået 31. oktober 2018)

Tabel 36

Anvendte parametre til opslag af billetpriser

Operatør	Antal personer	Antal voksne	Antal børn	Alder på barn	Antal biler	Billængde, m*	Bilhøjde, m*
Scandlines	3	-	-	-	1	6	-
Stena Line	3	2	1	4-15 år	1	6	2
Color Line	3	2	1	4-15 år	1	6	2
Rømø-Sylt Linien	3	2	1	-	1	6	2
Scandlines Helsingborg-Helsingør	3	-	-	-	1	6	-
Molstlinjen	3	-	-	-	1	6	-
DFDS Seaways	3	2	1	4-15 år*	1	5	1,85
P&O Ferries	3	2	1	4-15 år	1	6	1,8

Kilde: Incentives dataindsamling på operatørernes website.

Note: *Bilhøjde og -længde er de maksimale dimensioner for den bookedede bil.

12.2 Supplerende resultater for prissammenligning med andre rederier

I afsnit 6.3.3 sammenlignede vi Scandlines' priser med andre rederier for returrejser. Vi har imidlertid også indsamlet prisen på enkeltbilletter (hhv. udrejsen og hjemrejsen). Resultaterne er vist i tabel 37 og tabel 38 herunder.

På udrejserne varierer Scandlines' pris på Rødby-Puttgarden -18% til 142% fra de andre operatørers gennemsnitlige prissætning, jf. tabel 37. På hjemrejserne, hvor der typisk er flere dage mellem booking og rejse, er afvigelserne fra Scandlines' priser på Rødby-Puttgarden og de andre operatørers gennemsnitlige prissætning mellem -35% og 111%, jf. tabel 38.

Tabel 37

Udrejse: Afvigelsen i Scandlines' prissætning på Rødby-Puttgarden fra andre operatørers¹ gennemsnitlige prissætning, billigste tilgængelige billet på bookingtidspunkt

Udrejse (bookingdato)	Scandlines' priskalender	Antal dage mellem rejse og booking	Afvigelse ved billigste billet	Afvigelse ved billigste billet, der ikke forudsætter medlemskab
tir 16okt, kl. 08 (8okt*)	Højsæson	8	123%	123%
tir 16okt, kl. 20 (8okt*)	Højsæson	8	125%	125%
fre 19okt, kl. 12 (18okt)	Højsæson	1	97%	97%
fre 19okt, kl. 18 (18okt)	Højsæson	1	85%	85%
søn 21okt, kl. 08 (8okt*)	Højsæson	13	64%	138%
søn 21okt, kl. 20 (8okt*)	Højsæson	13	120%	120%
fre 26okt, kl. 08 (18okt)	Lavsæson	8	89%	89%
fre 26okt, kl. 18 (18okt)	Lavsæson	8	50%	50%
tir 27nov, kl. 08 (8okt*)	Lavsæson	50	-18%	97%
tir 27nov, kl. 20 (8okt*)	Lavsæson	50	-11%	114%
søn 02dec, kl. 08 (8okt*)	Lavsæson	55	0%	142%
søn 02dec, kl. 20 (8okt*)	Lavsæson	55	-11%	114%

Kilde: Selskabers website. Dataindsamling af Incentive.

¹ Se tabel 35.

Afvigelse fra gennemsnitlig prissætning: Baseret på prisen og distancen på de andre operatørers ruter har vi med en lineær regression estimeret, hvad én kilometer på en færge i gennemsnit koster, når man har betalt "startprisen" (ligesom i figur 25). Med de andre operatørers gennemsnitlige prissætning skulle Rødby-Puttgarden (tur/retur) koste = startprisen + km-pris x 19 km. Afvigelsen er beregnet ved at sammenligne denne pris med Scandlines' faktiske pris på afgang.

*Rømø-Sylt Linien blev booket d. 9. oktober.

Tabel 38

Hjemrejse: Afvigelsen i Scandlines' prissætning på Rødby-Puttgarden fra andre operatørers¹ gennemsnitlige prissætning, billigste tilgængelige billet på bookingtidspunkt

Hjemrejse (bookingdato)	Scandlines' priskalender	Antal dage mellem rejse og booking	Afvigelse ved billigste billet	Afvigelse ved billigste billet, der ikke forudsætter medlemskab
Tors. 18. okt., kl. 08 (8. okt.*)	Højsæson	10	46%	111%
Tors. 18. okt., kl. 20 (8. okt.*)	Højsæson	10	110%	110%
Lør. 20. okt., kl. 12 (18. okt.)	Højsæson	2	44%	44%
Lør. 20. okt., kl. 20 (18. okt.)	Højsæson	2	95%	95%
Tirs. 23. okt., kl. 08 (8. okt.*)	Lavsæson	15	-35%	57%
Tirs. 23. okt., kl. 20 (8. okt.*)	Lavsæson	15	-32%	65%
Man. 29. okt., kl. 14 (18. okt.)	Lavsæson	11	44%	44%
Man. 29. okt., kl. 18 (18. okt.)	Lavsæson	11	47%	47%
Tors. 29. nov., kl. 08 (8. okt.*)	Lavsæson	52	-28%	75%
Tors. 29. nov., kl. 20 (8. okt.*)	Lavsæson	52	-22%	89%
Tirs. 4. dec., kl. 08 (8. okt.*)	Lavsæson	57	-21%	90%
Tirs. 4. dec., kl. 20 (8. okt.*)	Lavsæson	57	-13%	110%

Kilde: Selskabers website. Dataindsamling af Incentive.

¹ Se tabel 35.

Afvigelse fra gennemsnitlig prissætning: Baseret på prisen og distancen på de andre operatørers ruter har vi med en lineær regression estimeret, hvad én kilometer på en færge i gennemsnit koster, når man har betalt "startprisen" (ligesom i figur 25). Med de andre operatørers gennemsnitlige prissætning skulle Rødby-Puttgarden (tur/retur) koste = startprisen + km-pris x 19 km. Afvigelsen er beregnet ved at sammenligne denne pris med Scandlines' faktiske pris på afgang.

*Rømø-Sylt Linien blev booket d. 9. oktober.

12.3 Udvikling i billetvilkår

Vi beskriver i dette afsnit udviklingen i Scandlines' billetvilkår mellem 2011 og 2018 for billettyperne Economy, Economy Extra og Flex.

Economy

Economybilletten skal bookes mindst 14 dage før afgang. Den gælder til en specifik afgang og er i begrænset udbud, jf. tabel 39. Disse forhold er ikke ændret siden 2011.

Mens ombooking til en anden afgang var muligt på Economybilletten i 2011, var det ikke længere en mulighed i 2018, jf. tabel 39. Muligheden for refusion er i 2018 også gjort afhængig af, at kunden på forhånd tilkøber et tillægsprodukt til 110 kr. Dermed er billettypen mindre fleksibel i 2018, end det var tilfældet i 2011.

I 2018 er Economybilletten også betinget af medlemskab af Scandlines' fordelsprogram SMILE.

Tabel 39

Vilkår med Economybilletten på Rødby-Puttgården

Vilkår	2011	2018	Konsekvens af ændring
Gyldighed	Til booket afgang.	Til booket afgang.	-
Tilgængelighed	Begrænset antal.	Begrænset antal.	--
Booking	Senest 14 dage før.	Senest 14 dage før.	-
Ombooking	Mod afregning af prisdifference til aktuel dagspris (hvor billigste mulighed inden for 14 dage til afrejse ville være en Standardbillet).	Ikke muligt.	Mindre fleksibilitet.
Refusion	50% refusion senest 14 dage før. Administrationsgebyr på 75 kr.	Muligt, hvis man på forhånd tilkøber Refund Service (110 kr.).	Refusionsmulighed skal tilkøbes på forhånd.
Kræver medlemskab af fordelsprogram?	Nej.	Ja.	Billetten er nu betinget af medlemskab af SMILE.

Kilde: 2011: <http://web.archive.org/web/20110710040853/http://scandlines.dk:80/billetter/billetter-og-priser/billet-kategorier>, 2018: <https://www.scandlines.dk/billetter/billetter-og-priser/rodby-puttgarden> (tilgæet 27. november 2018).

Standard/Economy Extra

Standardbilletten (2011) og Economy Extra-billetten (2018) er den billigste billet, hvis man skal købe en billet umiddelbart før afgang. Billetkategorien giver, jf. tabel 40, mulighed for at sejle med alle ledige afgang på den bookedede dag.

I 2018 kostede ombooking af denne billettype 200 kr., mens der ikke var et gebyr i 2011, jf. tabel 40. I 2011 blev standardbilletten solgt med mulighed for refusion på op til 100% mod et gebyr på 75 kr. I 2018 skulle refusionsmuligheden aktivt tilkøbes for 110 kr., når billetten blev købt.

Tabel 40

Vilkår med Standard/Economy Extra på Rødby-Puttgården

Vilkår	2011 (Standard)	2018 (Economy Extra)	Konsekvens af ændring
Gyldighed	Alle ledige afgang på den bookedede dag.	Alle ledige afgang på den bookedede dag.	-
Booking	Indtil 15 min. før afgang i havnen.	Indtil 15 min. før afgang i havnen.	-
Ombooking	Kan ombookes mod afregning af prisdifference.	Koster 200 kr. + prisdifference.	Ombooking bliver forbundet med omkostninger.
Refusion	100% indtil 5 dage før booket afgang. 50% 1-4 dage før. 20% indtil 3 måneder efter. Administrationsgebyr på 75 kr.	Muligt, hvis man tilkøber Refund Service (110 kr.).	Refusionsmulighed skal tilkøbes på forhånd.

Kilde: 2011: <http://web.archive.org/web/20110710040853/http://scandlines.dk:80/billetter/billetter-og-priser/billet-kategorier>, 2018: <https://www.scandlines.dk/billetter/billetter-og-priser/rodby-puttgarden> (tilgået 27. november 2018).

Plus/Flex

Plus-/Flexbilletten blev lanceret af Scandlines i 2010 under overskriften: *"Hvis tid er en luksus, vælger man en Plusbillet."*⁹⁰ Plus-/Flexbilletten var gyldig i flere dage end blot den bookedede dato i både 2011 og 2018, jf. tabel 41. Den var dermed kendetegnet ved at have en højere fleksibilitet end de øvrige billetter.

I 2011 kostede det 75 kr. i administrationsgebyr at få refunderet billetten, mens refusionsmuligheden i 2018 var inkluderet i billetten, jf. tabel 41. Billettypen kunne refunderes op til 6 måneder efter oprindeligt afrejsetidspunkt i 2011 og 3 måneder efter i 2018.

⁹⁰ <https://www.scandlines.dk/om-scandlines/presse#/pressreleases/nyt-prissystem-hos-scandlines-giver-flere-valgmuligheder-946926> (tilgået 9. november 2018).

Tabel 41

Vilkår med Plus/Flex på Rødby-Puttgarden

Vilkår	2011	2018	Konsekvens af ændring
Gyldighed	Alle afgang på den bookedede dag + 6 måneder frem. Bruges billetten på en dyrere dag, skal prisdifference betales.	Alle afgang på den bookedede dag (plus/minus én dag).	Færre gyldighedsdage.
Booking	Indtil 15 min. før afgang i havnen.	Indtil 15 min. før afgang i havnen.	-
Ombooking	Kan ombookes mod afregning prisdifference.	Kan ombookes mod afregning af prisdifference indtil 1 dag efter booket rejse.	-
Refusion	100% refusion indtil 6 måneder efter afrejsedato. Administrationsgebyr på 75 kr.	100% 3 måneder frem.	Billigere refusion i en kortere periode.
Ekstra	Prioriteret ombordstigning.	Pladsgaranti på første færgen efter check-in. Prioriteret ombordstigning.	-

Kilde: 2011: <http://web.archive.org/web/20110710040853/http://scandlines.dk:80/billetter/billettyper-og-priser/billet-kategorier>, 2018: <https://www.scandlines.dk/billetter/billettyper-og-priser/rodby-puttgarden> (tilgæet 27. november 2018).

13 Bilag E. Persontransport: Misbruger Scandlines en dominerende stilling for at opnå fordele på andre markeder?

13.1 Grænsehandel/bordershopping

Scandlines oplyser, at endagsshoppingture på Rødby-Puttgarden i perioden 2004-2017 har stået for 30-35% af trafikken på ruten, jf. tabel 42 herunder.

Analyser, som COWI har udført for DTU Transport og Femern A/S, peger på, at omfanget muligvis er væsentligt lavere.⁹¹

⁹¹ Omtalt i COWI (2015), s. 10.

Tabel 42

Trafiktal på Rødby-Puttgarden

	Personbiler i alt 1.000 personbiler	Heraf "shopping" Antal, 1.000	Andel
1998	936	0	0%
1999	992	0	0%
2000	1.159	0	0%
2001	1.357	212	16%
2002	1.587	361	23%
2003	1.574	398	25%
2004	1.735	544	31%
2005	1.777	596	34%
2006	1.774	602	34%
2007	1.858	632	34%
2008	1.777	592	33%
2009	1.667	528	32%
2010	1.611	489	30%
2011	1.564	486	31%
2012	1.553	545	35%
2013	1.539	533	35%
2014	1.542	531	34%
2015	1.541	519	34%
2016	1.530	524	34%
2017	1.506	526	35%

Kilde: "Scandlines Rødby-Puttgarden traffic volumes 1998-2017", hentet på Scandlines website under overskriften "Trafiktal" (https://www.scandlines.dk/om-scandlines/fast_forbindelse) (tilgået d. 17. september 2018).
 Note: Notatet beskriver antal "cars", her oversat til "personbiler".

14 Bilag F. Godstransport

14.1 Konkurrenceforhold mellem Scandlines og Storebæltsbroen

14.1.1 Metode

I dette afsnit beskriver vi de forskellige input, vi bruger til at analysere konkurrenceforholdet for lastbiler mellem Scandlines' færger og Storebæltsbroen, jf. afsnit 8.1.2.

Først gennemgår vi de input, der indgår i beregningen af de generaliserede rejseomkostninger (GRO). Derefter beskriver vi rejsetallene fra Landstrafikmodellen, som i kombination med GRO indgår i beregningerne af andelen af rejser mellem Østdanmark og kontinentet, hvor Scandlines har en konkurrencefordel i forhold til Storebæltsbroen.

Vi bruger generelt den samme metode for GRO-beregningerne vedrørende godstransport som i GRO-beregningerne vedrørende persontransport. Derfor henviser vi under nogle parametre til den tilsvarende beskrivelse i afsnit 11.1.

Google Maps-opslag

Se afsnit 11.1.

Bemærk, at for godsanalysen bruger vi ikke oplysningerne om rejsetiden. Det skyldes, at vi i analysen af godstransport forsimplet regner med en kørselsomkostning pr. km, hvor de tidsafhængige omkostninger til blandt andet chaufførens tid er indregnet i kilometeromkostningen.

Kørselsomkostninger

Omkostningssammensætningen for internationale transporter, herunder dem, som benytter Rødby-Puttgarden, er anderledes end indenlandske transporter. Det skyldes blandt andet, at der ofte anvendes udenlandske transportører, og at de enkelte ture er længere. Man kan derfor ikke meningsfyldt anvende standardværdierne i Transportøkonomiske Enhedspriser til at vurdere transportørernes beslutning om, hvilken rute de skal vælge.

Til brug for konkurrencefladeanalysen regner vi derfor i stedet i hovedscenariet med en ren kilometerafhængig kørselsomkostning, som vi har forudsat til 8 kr. pr. km.⁹² Vi gennemfører følsomhedsanalyser med hhv. højere og lavere kørselsomkostninger.

⁹² Jf. fx https://www.avisen.dk/vognmand-chokeret-over-tilbud-fra-transport-gigant_475699.aspx.

Tabel 43

Kørselsomkostninger, kr./km, lastbiler

	Hovedscenarie	Scenarie 1 - lavere kørselsomkostninger	Scenarie 2 - højere kørselsomkostninger
Kørselsomkostning	8,00	7,00	9,00

Kilde: Antagelse, jf. teksten i dette afsnit.

Vi bemærker, at reglerne om køre-/hviletid kan påvirke beslutningen om at vælge færgen frem for broen. Det skyldes, at sejlturen på 45 minutter svarer til den pause, som hviletidsbestemmelserne kræver, at chaufføren afholder efter højst 4,5 timers kørsel.⁹³ Det betyder samtidig, at sejlturen ikke nødvendigvis udgør spildtid, hvilket kan underbygge, at metoden med alene at basere kørselsomkostningerne på antallet af kørte kilometer, kan være hensigtsmæssig.

Antal personer pr. bil

Vi antager, at der sidder én person i hver lastbil.

Gennemsnitlige billetpriser

De gennemsnitlige billetpriser for Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock til brug for hovedscenariet i konkurrencefladeanalysen er estimeret ud fra Scandlines' listepriser for lastbiler op til 17 m inkl. afgifter (MARPOL og BAF), jf. afsnit 14.2.

Vi har som tidligere beskrevet ikke kendskab til viden om Scandlines' eventuelle rabatter over for deres fragtkunder. Vi bemærker, at det er muligt at opnå op til 8% omsætningsrabat ud over de almindelige 5% rabat ved automatisk betaling.

I scenarie 3 og 4 regner vi hypotetisk på hhv. 25% og 50% lavere billetpriser, jf. tabel 44.

⁹³ https://www.politi.dk/da/borgerservice/Fardsel/tunge_koeretoejer/koere_og_hviletidsreglerne/ (tilgået 15. november 2018).

Tabel 44

Gennemsnitlige billetpriser på Rødby-Puttgarden anvendt til konkurrencefladeanalysen

Kr./lastbil, 17 m	Hovedscenarie	Scenarie 3 - færgepriser 25% under listepri	Scenarie 4 - færgepriser 50% under listepri
Rødby-Puttgarden	2.015	1.511	1.008
Gedser-Rostock	2.072	1.554	1.036

Kilde: Se afsnit 14.2.

I lighed med analysen for persontransport anvender vi BroBizz-/PayByPlate-priserne på Storebæltsforbindelsen.

Tabel 45

Priser, enkelttur, lastbiler 10-20 m

	Pris, kr.
BroBizz	916,75

Kilde: <https://www.storebaelt.dk/erhverv/priser> (tilgået 20. oktober 2018).

Rejsetal fra Landstrafikmodellen

Vi har indhentet trafiktal for antal lastbiler fra Landstrafikmodellen baseret på følgende:

- Basismatricer for 2015
- Tabellen inout_RoadRC_FreightTripMatrix
- Alle køretøjer
- Alle turformål.

Vi inkluderer rejser i begge retninger mellem hhv. Nordeuropa (Danmark, Sverige og Norge) og zonerne på kontinentet (Tyskland, Polen, Tjekkiet, Østrig, Schweiz, Italien, Frankrig, Belgien og Holland).

Værdierne for antal køretøjer pr. hverdagsdøgn er opjusteret til helår ved at gange med 250, jf. tabel 32.

I turmatricen indgår variabelen CrossingID, som beskriver, hvilken rute lastbilerne antages at have taget i modellen. For lastbilture mellem Danmark og kontinentet er der følgende mulige ruter:

- Mellem Danmark og kontinentet via grænseveje (CrossingID 1)
- Mellem Danmark og kontinentet via færge (CrossingID 2).

For lastbilture mellem Sverige og Norge og kontinentet er der følgende mulige ruter:

- Mellem Sverige/Norge og kontinentet uden om Danmark (CrossingID 3)
- Mellem Sverige/Norge og kontinentet gennem Danmark (CrossingID 4).

14.1.2 Supplerende kort

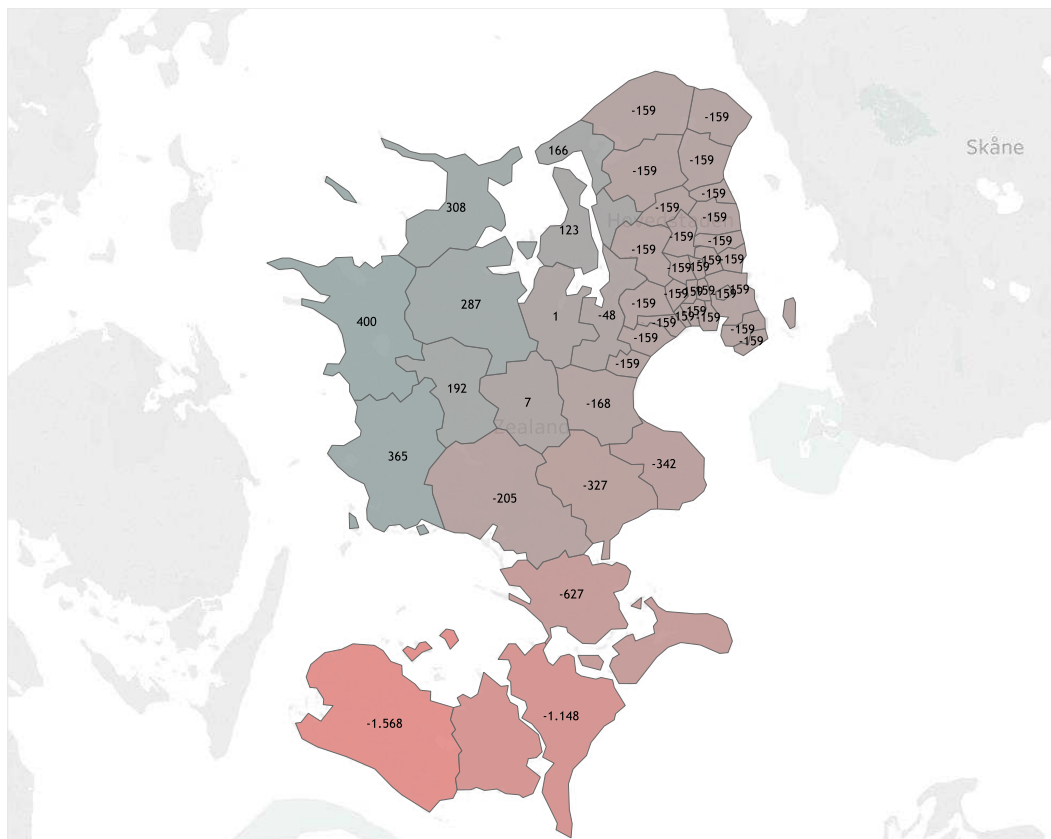
Betydningen af udgangspunktet i Østdanmark

I kortet i figur 42 har vi illustreret forskellene i de generaliserede rejseomkostninger (GRO) for lastbiler ved at rejse via Rødby-Puttgården eller Gedser-Rostock (alt efter, hvilket alternativ der er mest attraktivt) i stedet for Storebælt ved rejser til Hamborg i Tyskland fra forskellige kommuner i Østdanmark. Et negativt tal (markeret med rødt i kortet) betyder, at GRO er lavere ved at tage med Scandlines frem for Storebælt, dvs. at færgen er mere attraktiv.

Beregningerne er baseret på hovedscenariet, jf. afsnit 8.1.2.

Figur 42

Forskel i generaliserede rejseomkostninger (GRO) ved at vælge Scandlines frem for Storebælt på en rejse til Hamborg, kr./rejse



Kilde: Egne beregninger, jf. afsnit 8.1.2.

Note: Et positivt tal angiver, at broen er mere attraktiv end færgen, mens et negativt tal angiver, at færgen er mere attraktiv end broen. Beregningerne er baseret på hovedscenariet.

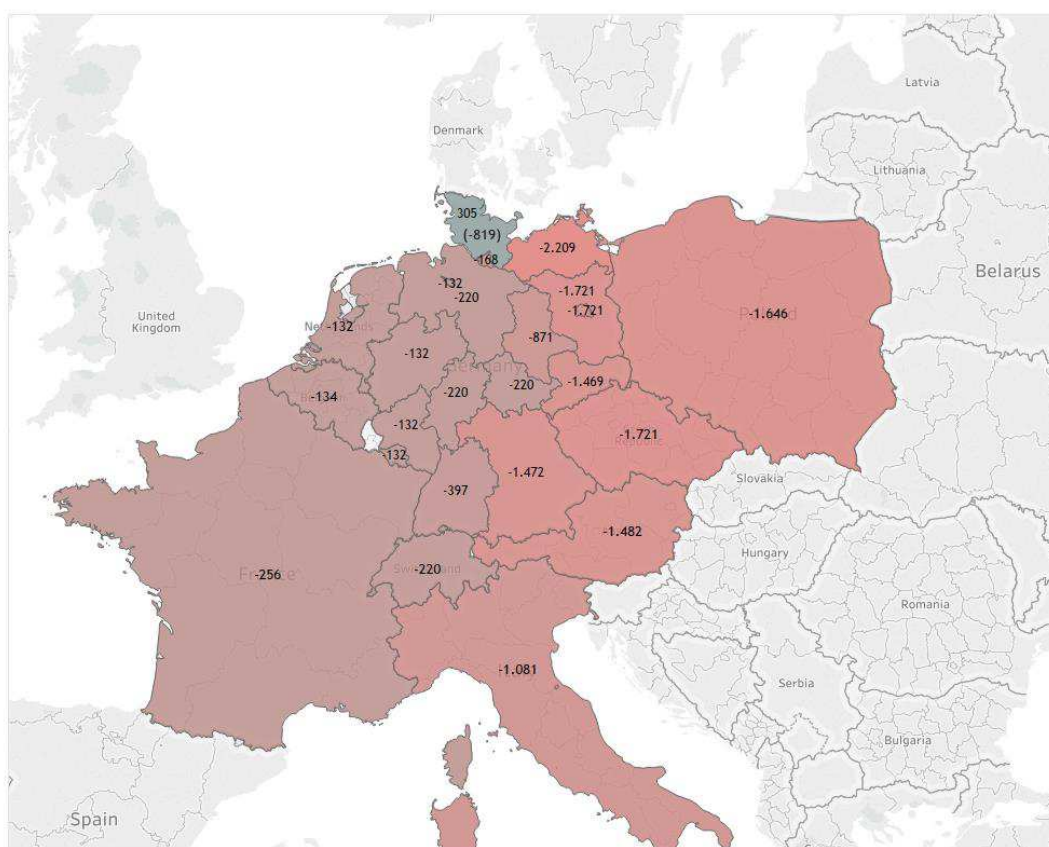
Kortet viser, at GRO i hovedscenariet er lavere ved rejser med Scandlines for alle kommuner på Sjælland med undtagelse af de 9 kommuner, der befinder sig tættest på Storebæltbroen. Fra

Københavnsområdet efter motorvejsudfletningen i Køge er der en GRO-forskel på 168 kr., mens de største GRO-forskelle findes, hvis man rejser fra de sydligste kommuner.

Betydningen af destinationen på kontinentet

I kortet nedenfor tager vi udgangspunkt i en rejse til Køge, der ligger ved motorvejsudfletningen mod hhv. Storebæltsbroen og færgerne. Vi viser forskellene i GRO ved at vælge færge frem for bro ved rejser til forskellige områder i Europa.

Figur 43 Forskel i generaliserede rejseomkostninger (GRO) ved at vælge Scandlines frem for Storebælt på en rejse til Køge, kr./rejse



Kilde: Egne beregninger, jf. afsnit 8.1.2.

Note: Et positivt tal angiver, at broen er mere attraktiv end færgerne, mens et negativt tal angiver, at færgerne er mere attraktiv end broen. Beregningerne er baseret på hovedscenariet. Negativt tal for Slesvig-Holsten afspejler Neustadt, positivt tal afspejler 'midtpunkt' for Slesvig-Holsten.

Kortet viser, at hvis man rejser fra Køge, er der i hovedscenariet GRO-besparelser på mindst 132 kr. ved at vælge Scandlines frem for Storebælt for alle destinationerne undtagen de dele af Slesvig-Holsten i Tyskland, der ligger tættest på den dansk-tyske grænse.

14.2 Scandlines' listepreiser for lastbiler

Tallene til figur 39 er udregnet fra tallene i tabel 46 og tabel 47.

Hvis man transporterer gods i en 17 meter lang lastbil, skal man betale 241 EUR for en færgebillet til Rødby-Puttgarden og 213 EUR for en færgebillet til Gedser-Rostock.

For Rødby-Puttgarden skal den godstransporterende enhed derudover også betale såkaldte MARPOL- og BAF-tillæg. Disse tillæg udgjorde i oktober 2018 henholdsvis 0,41 og 1,32 EUR pr. påbegyndt meter af godstransportskøretøjets længde, jf. tabel 47. For Gedser-Rostock var de tilsvarende afgifter i oktober 2018 henholdsvis 0,94 og 2,89 EUR pr. påbegyndt meter.

En billet til Rødby-Puttgarden vil altså samlet set koste 270,41 EUR (svarende til 2.015 kr.). Da Rødby-Puttgarden-færgeoverfarten er på 18,7 km, svarer det til en kilometerpris på 14,46 EUR (108 kr.). En billet til Gedser-Rostock vil samlet set koste 278,11 EUR (svarende til 2.072 kr.).

Tabel 46

Listepreiser for lastbiler på Scandlines' færger

EUR ekskl. moms og tillæg	Rødby-Puttgarden		Gedser-Rostock	
	Lastet	Tom	Lastet	Tom
Lastbil op til 8 m	113	63	100	57
Lastbil op til 10 m	142	79	125	71
Lastbil op til 11 m	156	87	138	78
Lastbil op til 12 m	170	95	150	85
Lastbil op til 13 m	184	102	163	92
Lastbil op til 17 m	241	134	213	120
Lastbil op til 19 m	269	150	238	134
Trailer op til 14 m			175	99

Kilde: Rødby-Puttgarden: <http://www.scandlines-freight.com/en/frachttarife/tarife-und-fahrplane/rodby-puttgarden>, Gedser-Rostock: <http://www.scandlines-freight.com/en/frachttarife/tarife-und-fahrplane/gedser-rostock>.

Tabel 47

Tillæg til listepreiser for lastbiler på Scandlines' færger, oktober 2018

	Rødby-Puttgarden	Gedser-Rostock
MARPOL (EUR pr. c/m)	0,41	0,94
BAF (EUR pr. c/m)	1,32	2,89

Kilde: Scandlines (undated): Freight Tariff Germany - Denmark (01.01.-31.12.2018), BAF: <http://www.scandlines-freight.com/en/baf/bunkernews> (fra 1.10.2018).

Note: c/m= pr. påbegyndt meter.

15 Referencer

- COWI (2015):** Ekstern kvalitetssikring af den opdaterede trafikprognose af Femern Bælt-projektet.
- Danske Færger (2018):** Årsrapport for 2017.
- Deloitte (2016):** Scandlines Rødby-Puttgarden Review of KPMG Report dated 24 January 2+16.
- DFDS (2018):** Overblik 2017.
- DIW Econ (2015):** Undersøgelse: Vurdering af trafikprognosen for den faste forbindelse over Femern Bælt.
- EU DIRECTORATE GENERAL FOR INTERNAL POLICIES (2016):** Research for TRAN Committee - The EU Maritime Transport System: Focus on Ferries. Requested by the European Parliament's Committee on Transport and Tourism.
- Europa-Kommissionen (1997):** Kommissionens meddelelse om afgrænsning af det relevante marked i forbindelse med Fællesskabets konkurrenceret (1997/C 372/03), EF-Tidende nr. C 372 af 09/12/1997 s. 0005-0013.
- Europa-Kommissionen (1998):** Meddelelse fra Kommissionen i henhold til artikel 23, stk. 3, i forordning (EØF) nr. 4056/86 i sag IV/MAR/36.253 - P&O Stena Line (98/C 39/06), EF-Tidende nr. C 039 af 06/02/1998 s. 0021-0022.
- Europa-Kommissionen (2000):** Kommissionens beslutning af 17/06/2010 om en fusions forenelighed med det fælles marked (sag COMP/M.5756 - DFDS/Norfolk), Rådets forordning (EF) nr. 139/2004.
- Femern A/S (2014):** Trafikprognose for en fast forbindelse over Femern Bælt.
- Finansministeriet (2017):** Omlægning af bilafgifterne.
- Fjord Line (2018):** Kvartalsrapport Q3 2017.
- Intraplan Consult GmbH og BVU Beratergruppe (2014):** Fehmarnbelt Forecast 2014 - Update of the FTC-Study of 2002.
- Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen (2013):** Vejledning om konkurrenceloven - Vejledning om konkurrencelovens forbud mod konkurrencebegrænsende aftaler og misbrug.
- Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen (2017):** Konkurrencerådet afgørelse d. 31. maj 2017 - Konkurrencebegrænsning på det danske marked for tagpap og tagfolie.
- Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen (2018a):** Konkurrencerådets afgørelse d. 31. januar 2018 - CD Pharmas prissætning af Syntocinon.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen (2018b): Godkendelse af Molslinjen A/S' erhvervelse af enekontrol med Danske Færger A/S.

KPMG (2016): Forretningsanalyse af færgefarten Rødby-Puttgarden.

Mathiesen og Jørgensen (2012): Panel data analysis of operating costs in the Norwegian car ferry industry, *Maritime Economics & Logistics*, 14(2), 249-263.

Molslinjen (2018): Årsrapport 2017.

Scandlines (2018): Annual Report 2017.

Shippax (2018): ShippaxMarket2018.

Stena (2018): Annual report STENA AB 2017.

Stocking og Mueller (1955): The Cellophane Case and the New Competition, *The American Economic Review*, Vol. 45, No. 1, s. 29-63.

Sund & Bælt (2008): Storebæltsforbindelsens trafikale effekter.