



Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Dato : 9. maj 2005  
J.nr. : 004-000131

Kopi til Henrik Espersen og Bornholms Passagerforening

Trafikudvalget har i brev af 8. april 2005 stillet mig følgende spørgsmål 74 (Alm. del – bilag 85 ), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

#### **Spørgsmål 76:**

"Ministeren bedes kommentere henvendelserne af 11. og 19. april 2005 fra Henrik Espersen, Rønne og Bornholms Passagerforening vedrørende Bornholmstrafikken, jf. alm. del– bilag 92 og 116."

#### **Svar:**

Jeg vil i det følgende tage fat i nogen af hovedpointerne, som jeg synes er vigtige at fremføre i forhold til Henrik Espersens brev af 11. april 2005:

#### **Baggrunden for EU-udbuddet**

I 1999 rejste EU-Kommissionen en sag vedrørende spørgsmålet om, hvorvidt den støtte, der løbende blev ydet til Bornholmstrafikken over finansloven, udgjorde ulovlig statsstøtte. Dette skete på grundlag af en klage fra Scandlines, der angiveligt var foranlediget af statsvirksomheden Bornholmstrafikkens besejling af overfarten Rønne-Mukran i konkurrence med Scandlines.

Kommissionen henledte bl.a. de danske myndigheders opmærksomhed på de af Kommissionen udstedte EF-retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren, som opstiller de nærmere betingelser for, hvornår der - efter Kommissionens opfattelse - må ydes støtte til søtransportsektoren. Kommissionen fremhævede endvidere medlemsstaternes pligt til at notificere påtænkte statsstøtteforanstaltninger og til at undlade at udbetale statsstøtte, før Kommissionens endelige afgørelse foreligger.

Som led i den af Kommissionen rejste statsstøttesag blev der i løbet af de følgende to år afholdt en række møder med Kommissionen, ligesom der blev udvekslet yderligere korrespondance om sagen. Kommissionen gav i dette forløb både skriftligt og mundtlig udtryk for, at det var Kommissio-

nens opfattelse, at det var en forudsætning for at kunne anse tilskuddet til driften af de samfundsbegrundede færgeoverfarter for at være i overensstemmelse med de fællesskabsretlige regler, at tilskuddet først blev ydet efter forudgående udbud. Kommissionen henviste herved til de ovenfor nævnte EF-retningslinier for statsstøtte til søtransportsektoren samt til artikel 4 i Forordning nr. 3577/92 (cabotage-forordningen).

Efter at der var blevet indgået en samarbejdsaftale mellem Scandlines og Bornholmstrafikken om den fremtidige drift af overfarten Rønne-Mukran, valgte Scandlines i sommeren 2001 at trække sin klage til Kommissionen tilbage. Kommissionen gav på den baggrund udtryk for, at statsstøttesagen ikke længere kunne anses for verserende, men at Kommissionen havde til hensigt at forfølge sagen i relation til spørgsmålet om en eventuel overtrædelse af cabotage-forordningen.

Navnlig som følge af Kommissionens tilkendegivelse om at ville fortsætte sagen for så vidt angår spørgsmålet om en eventuel overtrædelse af cabotage-forordningen, har det stået klart, at en traktatkrænkelssag kun kunne undgås ved at gennemføre et udbud af den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm. Bl.a. med henblik på at undgå en sådan traktatkrænkelssag besluttede regeringen i december 2001 at gennemføre et udbud af de samfundsbegrundede overfarter.

### **Udbudsprocessen**

Udbudsprocessen har været præget af fortrolighed, dels af hensyn til ligestillingen i forhold til alle udbydere, dels af hensyn til statens økonomiske interesser i at opnå det billigst mulige tilbud. Det har været vigtigt af hensyn til Bornholmstrafikken at sikre ligebehandlingsprincippet, idet rederiet kunne blive diskvalificeret, hvis det kom i besiddelse af viden om udbuddet før andre potentielle bydere f.eks. gennem offentliggørelse af oplysninger på Bornholm. Transport- og Energiministeriet har derfor været meget opmærksom på dette, og har i den forbindelse ikke specielt kunnet tilgodese bornholmske interesser om offentlighed i processen.

Ministeriet har undervejs i forløbet arbejdet på at sikre så stor åbenhed som mulig gennem eksempelvis ved at offentliggøre meget udførlige forhåndsmeddelelser i EU-Tidende og ved i EU-tidende at henvise til ministeriets udbudshjemmeside, hvor hele udkastet til ydelsesspecifikation blev offentliggjort, således at alle samtidig fik samme adgang til det relevante udbudsmateriale.

Henrik Espersen skriver endvidere, at jeg havde forbudt Bornholmstrafikken at bidrage med kommercielle og tekniske erfaringer. Med udgangspunkt i ovenstående vil man kunne forstå, at hvis Bornholmstrafikken havde været ministeriets rådgiver i udbudsprocessen, så ville rederiet have diskvalificeret sig selv som tilbudsgiver og dermed have udelukket sig selv fra

at afgive tilbud. En sådan situation ville hverken jeg eller Henrik Espersen være interesseret i.

Jeg finder, at den valgte fremgangsmåde for åbenheden i udbudsprocessen har været en rimelig afvejning af ovennævnte hensyn over for hensynet til at opnå en grundig og åben diskussion om de mere præcise udbudsvilkår.

### **Brugen af konsulenter i forbindelse med udbuddet**

Henrik Espersen antyder i sit brev, at konsulentvirksomheden bag udbuddet har fået 20 mio. kr. for arbejdet vedr. udbuddet af den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm. Jeg vil gerne én gang for alle slå fast, at dette ikke er rigtigt.

Konsulentvirksomheden, der rådgav om rutestruktur og udbud har ca. modtaget ca. 9,7 mio. kr. Hertil kommer 7,1 mio. kr. til andre rådgivere, hvoraf udgifterne til Kammeradvokaten beløber sig til ca. 6,25 mio. kr.

Årsagen til at udbuddet blev dyrere end først forventet, skyldes blandt andet at det var nødvendigt at foretage en lang række ekstra undersøgelser og beregninger, fordi der i forbindelse med processen var indkommet mange forslag, som måtte undersøges nøje. Et arbejde som har resulteret i, at aftalen af 23. oktober 2002 er blevet ændret på visse punkter.

### **Udgiften i forbindelse med udbudt trafik**

Det blev som tidligere nævnt vurderet, at en EU-sag kun kunne undgås ved at gennemføre et udbud af den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm, hvorfor regeringen besluttede at gennemføre et udbud af denne trafik.

Kunne der komme besparelser ved udbuddet var det selvfølgelig velkomment, men regeringen besluttede tidligt at lade de forventede besparelser i forbindelse med udbuddet tilgå Bornholm, uanset om udbuddet betød besparelser eller ej.

Ved tilbudsfristens udløb 25. marts 2004 afleverede kun et af de prækvalificerede rederier - BornholmsTrafikken - tilbud.

Der var nedsat et uafhængigt ekspertpanel, som den 16. april 2004 konkluderede, at tilbuddet var konditionsmæssigt. Endvidere blev Trafikstyrelsen anmodet om at efterprøve prisniveauet i tilbuddet, for således at få en uafhængig og faglig vurdering af om prisniveauet i Bornholmstrafikkens tilbud var velbegrunderet. Trafikstyrelsens vurdering var således, at man inden for efterprøvningens rammer ikke fandt belæg for at anfægte afvigelsen i forhold til det forventede og at man således samlet set fandt prisniveauet i Bornholmstrafikkens tilbud for velbegrunderet.

For yderligere at sikre processen, inddrog Trafikstyrelsen Ekspertpanelet således, at Ekspertpanelet som uvildig instans skulle foretage en vurdering af Trafikstyrelsens efterprøvning. Ekspertpanelet vurderede, at proceduren i Trafikstyrelsens efterprøvningsproces var korrekt og at selve efterprøvningsproceduren var korrekt og valid.

Jeg mener derfor ikke, at sagen kunne have været håndteret anderledes, således at udgifterne var blevet reduceret.

### **Kapacitet**

Henrik Espersen henviser endvidere til, at kapaciteten for den kommende sæson ikke vil være tilstrækkelig.

Jeg har i løbet af efteråret 2004 anmodet Trafikstyrelsen om at foretage en vurdering af kapaciteten på den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm. Trafikstyrelsen vurderede i den forbindelse, at der ikke var én dag i 2005, hvor Bornholmstrafikken ikke vil kunne løfte efterspørgslen, givet at efterspørgslen vil være den samme som i 2004.

Det har fra bornholmsk side været et ønske at sikre kapaciteten, hvis hurtigfærgen skulle bryde ned. På baggrund af de hidtil tilgængelige trafiktal har det været vurderingen, at hvis der opstår problemer uden for højsæsonen, vil de to RoPax-færger så vidt muligt inden for de første 24 timer transportere alle biler og normalt alle passagerer. Men især i skuldarsæsonen ville der være en række store rejsedage, hvor det ikke ville kunne lade sig gøre. Derfor blev det besluttet at nedsætte "Povl Ankers" varslingsperiode på visse særligt udsatte dage, således at et eventuelt nedbrud ville minimere følgerne heraf. Denne justering er nu blevet gennemført, således at "Povl Anker" på disse dage vil kunne indsættes med 6 og 12 timers varsel. Til gengæld aflyses 32 svagt belagte dobbeltture med hurtigfærgen.

I højsæsonen sejler den konventionelle færge, hvilket gør, at langt flere vil kunne komme over inden for de første 24 timer i tilfælde af nedbrud på hurtigfærgen. Der vil dog kunne være få spidsbelastningsdøgn, hvor det ikke vil kunne lade sig gøre, hvis uheldet skulle være ude.

Afslutningsvis vil jeg bemærke, at Henrik Espersen i brevet af 11. april 2005 vedr. mødetiden til Bornholmstrafikkens færger hævder, at det i udbudsmaterialet fremgår at personbiler nu skal møde 30 minutter før afgang.

Dette er heller ikke korrekt. Det fremgår ikke af udbudsmaterialet, at passagerer skal møde på dette tidspunkt. Det er Bornholmstrafikken, der har valgt denne tidsfrist.

Endelig kan jeg trøste Henrik Espersen med, at han nu ikke længere behøver at se på Bornholmstrafikkens "slidte, beskidte og trøstesløse færger".

Fra 1. maj 2005 har han hver dag muligheden for at se på to flotte og funk-  
lende, nye Ro-pax-færger.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen