



Yderholmen 18  
DK-2750 Ballerup  
☎ (+45) 44 68 44 00  
Fax (+45) 44 68 40 04  
www.graahundbus.dk

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

Att.: Afdelingschef Hakon Iversen  
Cc.: Specialkonsulent Michael Thurmand

Ballerup, den 15. december 2014

**Vedrørende: Skolerejser til Bornholm – udbud og valg af operatør**

Jeg skriver til Transportministeriet, idet jeg igennem længere tid har ærgret mig over forløbet i forbindelse med udbuddet af skolerejser til Bornholm. Jeg forstår ikke, hvorfor man er endt med en løsning, som er mere end 30% dyrere (og væsentligt dårligere for miljøet) end hvad jeg i over 30 år har kørt til. Og som jeg ser det, bliver problemet endnu større, når DSB indstiller togdriften på København-Ystad ruten.

Jeg har en fornemmelse af, at ikke alle interessenter er klar over detaljerne i forløbet eller konsekvenserne af de valg, der er truffet. Jeg kan selvfølgelig kun give en beskrivelse af tingenes tilstand ud fra min egen synsvinkel, men håber jeg kan bidrage til at der findes en løsning, som giver mere mening og koster skatteyderne færre penge.

**1. Forløbet**

Gråhundbus kører fjernbusser på regionale ruter og ruter til udlandet, herunder rutekørsel til Malmø og Ystad i Sverige. Gråhundbus er personligt ejet og har været drevet af undertegnede siden 1967. Jeg har siden 1983 kørt lejrskolebørn til Bornholm i forbindelse med vores normale rutedrift, oprindeligt efter aftale direkte med Undervisningsministeriet og senere efter aftale med DSB Skolerejser. Den faste rutedrift til Malmø og Ystad giver en række økonomiske fordele, jævnfør efterfølgende.

Jeg blev i starten af marts måned 2014 ringet op af Udbuds- og Kontraktsansvarlig hos DSB, Peter Lerche Andreasen. Han fortalte mig, at skolerejserne til Bornholm skulle i udbud og bad mig give et bud. Han ønskede endvidere, at jeg lod mig prækvalificere ved at udfylde et spørgeskema (firma, TransQ). Det 21 sider lange spørgeskema krævede besvarelse om en række fortrolige oplysninger omkring Gråhundbus' omsætning og økonomiske resultater gennem de sidste 3 år.

Jeg har selvfølgelig stor forståelse for, at DSB som udbyder bliver nødt til at sikre sig, at samarbejdspartnere er økonomisk sunde og kan levere ydelserne igennem hele kontraktperioden. Men der har aldrig igennem alle de 30 år, hvor jeg har transporteret skolebørn til Bornholm, været problemer på dette område, og jeg har svært ved at se, hvorfor det skulle opstå nu, idet jeg jo altid afregner efter kørslen.

Derimod har jeg siden 2000 været i direkte konkurrence med DSB og (som det nok er Transportministeriet bekendt) i mange år været klager i en statsstøttesag ved Europa-Kommissionen.

En sag, som jeg vandt ved Europa-Domstolen og som snart skal behandles af Europa-Kommissionen igen. Jeg har naturligvis ikke lyst til at give min hovedkonkurrent oplysninger om min økonomi, hvilke oplysninger ikke har nogen relevans for kørslen med lejrskolebørn.

Med brev af 14.marts 2014 beskrev jeg min modvilje overfor at aflevere alle mine regnskabsoplysninger til DSB, idet jeg samtidig tilbød, at fortsætte kørslerne på de hidtidige vilkår, og til den 2 år gamle pris.

Dette tilbud er vedlagt som **BILAG 1**. Pristilbud 81,37 kr pr. skoleelev.

Jeg modtog aldrig nogen reaktion på brevet af 14/3.

I september måned 2014 fik jeg gennem en aktindsigtsbegæring fra min advokat indblik i hvordan udbuddet var foregået. Åbenbart havde DSB valgt at lægge skolerejserne sammen med et stort udbud af **erstatningskørsel** og havde indbudt en række operatører til at byde.

Sammenlægningen af skolerejser og erstatningskørsel er som at blande pærer og aparges. Det giver ingen forretningsmæssig mening, idet der per definition stilles væsentligt forskellige krav til operatører, som driver rutekørsel (herunder kørsel af skolebørn) og erstatningskørsel. Rutekørsel er per definition en planlagt, vedvarende service, der drives med stor regularitet. Erstatningskørsel er – som det ligger i navnet – kørsel, der træder i stedet for DSB's normale drift, f.eks. i forbindelse med reparationer af skinner, nedfald af køre ledninger eller lignende (ad hoc). Der er ret store forskelle i kravene til operatørens kapacitet, reservationssystemer, planlægning, etc., i de to situationer.

At det er forskellige verdener, kan også ses af udbudsmaterialet og den foreslåede kontrakt, som udgør en del af udbudsmaterialet. Som udbudsmaterialet er skrevet er det fokuseret ensidigt på erstatningskørsel. F.eks. kan jeg henvise til "Kontraktens genstand" (side 3): "*DSB har behov for t indgå en aftale om erstatningsbefordring*" og senere i kravspecifikationen i afsnittet "Baggrund og vision", at "*Projektets vision er at der skal udføres erstatningsbefordring – planlagt og ad hoc – med turistbus og bybuskørsel*". Der er tale om at kunderne "*...oplever alternativet som et fornuftigt service recovery og at bussen fremstår som et alternativ der hænger sammen med DSB*". Skolerejser specificeres ikke. Da der er tale om erstatningskørsel, foregår afregningen også på timebasis, hvorimod jeg altid har afregnet skolerejserne i en pris per barn to gange om året efter at befordringerne er udført. At der er tale om forskellige afregningsmetoder indikeres i punkt 50 i kravspecifikationen: "*Der er særlige afregnings- og faktureringsregler for [skolerejser]*."

Skolerejserne er lagt ind som en integreret del af "*Delaftale 1*" i udbuddet, sammen med øvrig erstatningskørsel. Det fremgår af en Protokol udarbejdet efter at buddene blev afgivet, at det åbenbart var en forudsætning, at "*Skolerejser udgør 15% af planlagt baseret.....*"

Protokollen er vedlagt som **Bilag2**. Denne sammenlægning fremgik ikke af udbudsmaterialet, men jeg kan konstatere, at sammenlægningen af skolerejserne og erstatningskørslen i Delaftale 1 under alle omstændigheder ville have gjort det umuligt for mig at byde på skolerejserne, idet min forretning er specialiseret i rutekørsel, og kravene til min egen rutekørsels regularitet medfører, at jeg ikke samtidig kan disponere mine busser til erstatningskørsel for DSB.

Ved at lægge skolerejserne sammen med erstatningskørsel i udbuddet overskred DSB grænseværdierne for udbud i Forsyningsdirektivet og skulle hermed overholde udbudsreglerne. Det havde ikke været nødvendigt, såfremt skolerejserne – som hidtil - var blevet udbudt alene. Jævnfør **bilag 1**.

DSB valgte at lægge skolerejserne ind under et større udbud om erstatningskørsel på trods af, at der er tale om helt forskellige forretningsområder og der ikke umiddelbart er nogle synergier eller besparelser at hente ved sammenlægningen.

DSB pålagde sig herved en større administrativ byrde rent udbudsretligt end nødvendigt.

Jeg blev afskåret fra at byde på den kørsel, som jeg har udført i over 30 år.

DSB fraskrev sig selv rabatten på Øresundsbroen ved at omformulere hele Udbudsprincippet, og udelade broudfgiften i hele kalkulationen. Jævnfør efterfølgende.

## **2. Udbuddet førte til en meget dyrere løsning**

Gråhundbus har i de sidste tre år gennemsnitligt transporteret 13.346 skolebørn (dvs 26.692 rejser), Prisen per rejse androg 81,37 kr pr. barn, dvs 162,74 kr for en returrejse.

DSB Skolerejser har derfor i gennemsnit betalt **2.171.928** kr årligt til Gråhundbus.

Dette beløb inkluderer **alle** omkostninger, dvs også broafgifter.

Det fremgår at DSB skønner, Papuga A/S (vinderen af udbuddet) vil modtage en betaling på omkring 2,0 millioner kroner årligt. I henhold til kontrakten med Papuga A/S **indeholder dette beløb dog ikke broafgiften**, idet denne afregnes separat efter regning fra Øresundsbroen .

DSB skøn på 2,0 mio kr forekommer umiddelbart forkert, idet der er væsentlige forskelle mellem Gråhundbus' og Papuga A/S' materiel og forretningsmodel, med stor indvirkning på, hvad DSB kommer til at betale.

Baseret på mit kendskab til branchen er bussernes gennemsnitlige kapacitet på omkring **60** passagerer.

På min rutekørsel til Ystad anvender jeg derimod ledbusser med plads til **85** passagerer.

Ved 26692 rejser skal andre selskaber anvende 445 busser

hvorimod Gråhundbus alene vil skulle anvende 314 busser.

Hertil kommer, at Gråhundbus i forbindelse med skolerejser parkerer busserne i Ystad indtil børnene skal hjem igen efter 4/5 dage. Således udfører Gråhundbus ved en returrejse kun 2 kørsler (og dermed to broafgifter).

Andre har ikke samme mulighed: at parkere 12 - 15 busser i Ystad i 4-5 dage, medens børnene opholder sig på Bornholm. De må lade deres busser returnere umiddelbart efter hver tur, hvilket betyder, at de har dobbelt så mange gennemkørsler, og 4 brooverfarter pr. bus.

Jeg må derfor konkludere, at udbuddet har medført den noget specielle situation, at totalomkostningerne for DSB Skolerejser vil stige fra omkring 2,2 mio kr til omkring 3,1 til 3,6 mio kr. Og dette tager ikke engang den øgede miljøbelastning i betragtning.

Ekstraomkostningen på mellem 900.000 til 1,4 mio kr svarer til, at jeg ville kunne transportere mellem 5.500 og 8.600 børn **ekstra** til /fra Bornholm.

### 3. Kan vi finde en løsning?

Jeg forstår, Folketinget fornylig har besluttet at nedlægge DSB's togdrift København – Ystad. Når dette sker forventer Gråhundbus at øge sit passagertal på de ordinære afgange.

Den forventede stigning i passagertallet betyder, at mine enhedsomkostninger vil falde. Jeg har derfor fornylig meldt ud i den bornholmske presse, at jeg agter at **ned sætte** prisen på mine billetter. Jeg ville selvfølgelig have gjort tilsvarende med prisen per skolebarn, såfremt jeg skulle køre. Den hidtidige pris på 81,37 ville kunne justeres til 75 kr. Alt som en følge af den forventede stigning i det totale passagerantal efter jernbanenedlæggelsen. Såfremt man forestillede sig, at Gråhundbus fremtidigt udførte samtlige lejrskolerejser, bliver besparelsen automatisk endnu større, set i forhold til det nu afsluttede udbud.

Når jeg henvender mig til Transportministeriet nu, er årsagen at min advokat har gjort mig opmærksom på, at den indgåede kontrakt (Rammeaftale nr. 4990001429) åbner mulighed for at:

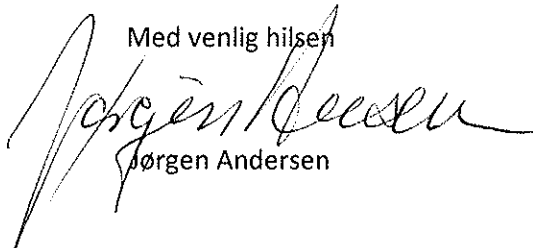
***"DSB kan købe ydelser hos anden part, såfremt det giver fornuft for de rejsende..."***

(kontraktens afsnit 2.4.2).

Det samlede beløb er som nævnt ovenfor under tærskelværdierne i Forsyningsdirektivet, så DSB har mulighed for at disponere anderledes.

Det skulle glæde mig, dersom foranstående lange beskrivelse kunne formå de besluttende myndigheder og organer til at revurdere principperne omkring disse lejrskolerejser.

Med venlig hilsen



Jørgen Andersen