

gråhundbus

Til Folketingets Trafikudvalg

Ultimo marts 2022

Sådan gik det...

Et historisk tilbageblik:

Tilbage i 1967 solgte jeg min gamle privatbil og købte en brugt bus, idet jeg anvendte salgs-summen som udbetaling. Jeg startede rutekørsel på en lille bybusrute i Ballerup, hvor jeg netop kunne nå S-togene hvert 20. minut. Jeg udviklede rutenettet til at omfatte også Måløv, Skovlunde, Islev, Vanløse, Ganløse. I årene 1967 – 1974 var jeg nået op på 9 busser, som jeg drev uden off. tilskud.

I 1975 etableredes HT, og de forskellige private busvirksomheder med rutedrift blev tvunget til at indgå i kontraktssystem med HT, og deltage i det nye "**zonetakstsystem**". Jeg indgik således i HT-systemet, og mit linjenet udvidedes og frekvensen øgedes. Hele serviceniveauet øgedes efter politisk beslutning.

I 1979 købte jeg Hillerød Bybusser, idet den hidtidige ejer ønskede at afvikle. Der blev en del postyr i det politiske system, idet nogle ønskede det offentlige skulle købe, når noget blev til salg, men det lykkedes mig at få købet i stand. Jeg udviklede herefter rutenettet i Hillerød i samarbejde med Hillerød Kommune. I 1989 var jeg nået op på 40 busser. Jeg havde ansat 94 personer i virksomheden.

Imidlertid var den daværende regering blevet irriteret på Hovedstadsrådet, fordi driftsomkostningerne ved HTs egen busdrift skønnedes alt for høje (1989). Regeringen fik derfor vedtaget en ny lov, hvorefter busdriften skulle bringes i licitation.

Hovedstadsrådet reagerede overfor denne nye lov, som begrænsede HTs egen ekspansion. Så man besluttede derfor: **Først at bringe alle de private selskaber, som deltog i HT-ordningen i licitation.**

I 1990 havde regeringen fået vedtaget en ny Tilskudslov, hvorefter man kunne søge om tilskud til indkøb af nye busser, såfremt disse nye busser var med **lavt gulv**. Der kunne opnås 200.000 kr. i tilskud pr. bus.

Licitationsresultatet blev herefter, at vi var 10 private busvirksomheder, som mistede al kørsel og måtte afskedige vores personale.

Det svenske busselskab Linjebuss blev den store vinder og overtog kørslen pr. 1. april 1994. De danske virksomheder havde alene søgt tilskud til normal udskiftning af busser, medens det svenske firma havde søgt tilskud til alle nyanskaffelser (150 busser), hvorfor de kunne give tilbud til HT med langt lavere priser end de danske. Efterfølgende fandt vi ud af, at svenskerne samtidig fik busindkøbet finansieret gennem nogle tyske leasingelskaber, således at de sparede den danske moms.

Svenskerne drev nu de tidligere danske virksomheders buslinjer i hovedstadsområdet i en 4-årig kontraktperiode, hvorefter kørslen kom i nyt udbud. Men nu var der kommet nye aktører på banen, og svenskerne tabte kørslen.

De **150** busser svenskerne havde købt med dansk statstilskud overflyttedes til Finland, hvor de kørte videre for det svenske firma med de danske statstilskud!

Men de lokale danske busvognmænd, som tabte alt i 1994 kom i vanskeligheder. Nogle enkelte vandt senere i løbet nogle nye kontrakter, og forsøgte sig kortvarigt i systemet. Selv stod jeg i 1994 med 28 bybusser, som det tog mig nogle år, at få solgt til Østeuropa med store tab til følge.

De lukkede tabere var: Birkerød Bus Compagni - Hvidovre Rutebiler - Therkildsens Ruter - Lars Iversen Tåstrup - Roskilde Omnibus - Køge Strøby - Stefansen Ordrup - Køge Bybusser - Ballerup Bybusser - Hillerød Bybusser

Udviklingen efter 1994 har vist, at busvirksomhederne **Arriva og Keolis** udfører langt hovedparten af den lokale kørsel i Danmark. **Arriva** er ejet af de tyske statsbaner (**DB**) og **Keolis** er ejet af de franske statsbaner (**SNCF**). Naturligvis kan danske private busvirksomheder ikke konkurrere overfor udenlandske statskasser. Det føles ydmygende, at det overhovedet kan finde sted.

EU-reglerne fastlægger retningslinjer for, hvordan medlemsstater må anvende statstilskud og yde støtte til virksomheder. Men disse regler gælder tilsyneladende ikke for Tyskland og Frankrig. Der sker i hvert fald ingenting, og danskerne har tabt.

Bornholmerbussen:

Tilbage i 1981 fik jeg ideen til en fast ruteforbindelse mellem Københavns Hovedbanegård og færgehavnen i Ystad i korrespondance med færgerne til Bornholm.

Det lykkedes mig at opnå rutetilladelse, hvilket ikke var umiddelbart, idet der skulle ansøges både i Sverige og Danmark.

En sådan ny usædvanlig ruteforbindelse tager det flere år at oparbejde, og jeg måtte køre mange ture uden passagerer. Men ruten faldt udenfor HT-systemet. Hvilket jeg fandt fordelagtigt dengang. I årene 2016-17-18 nåede jeg op på over **200.000 passagerer** årligt, hvilket jeg er stolt over.

Ved Øresundsbroens åbning i år 2000, og indsættelsen af hurtigfærger mellem Ystad og Rønne opstod en helt ny trafikmæssig situation. DSB indsatte nu direkte tog mellem Hovedbanegården og færgehavnen i Ystad, og jeg blev naturligvis nervøs overfor denne statslige konkurrent.

Jeg gjorde mit bedste for at fastholde passagererne, og det lykkedes mig at øge passagertallet. DSB kørte samtidig på strækningen, men DSB havde ikke mange passagerer.

I 2003 lykkedes det DSB, at få denne togdrift optaget på Finansloven, og herefter sænkede tog-billetpriserne med 50 kr., ned til mit niveau.

Jeg konkurrerede altså nu direkte med statskassen, og blev naturligvis ærgerlig herover.

I 2004 indbragte jeg derfor spørgsmålet om statsstøtte for EU-Kommissionen, idet jeg påstod **Ulovlig statsstøtte**. I 2016-17 var støtten nået op på et niveau på **3 mio. kroner om måneden** til DSB.

Jeg fik kun et lunkent og henholdende svar fra EU-Kommissionen og indbragte derfor hele spørgsmålet for EU-Domstolen i Luxemburg.

Tre gange er denne sag blevet bedømt af domstolen. Hver gang har jeg fået lidt mere medhold.

Det danske Folketing vedtog at indstille jernbanedriften til Ystad i december 2017, men sagen

om ulovlig statsstøtte er ikke afsluttet endnu. Den har nu varet i over 15 år. (Jeg er naturligvis indstillet på, nøje at forklare alle trinene i dette forløb, hvis det ønskes).

Det er meget svært at konkurrere overfor en stat. Det føles som om reglerne er sat ud af spil.

Færgeudbud:

Sejladsen Rønne-Ystad blev bragt i udbud og det hidtidige rederi, Danske Færger, tabte til Mols-linjen.

Et mærkeligt udbud, hvor det forekom, at vilkårene var tilrettelagt, således at kravene var afstemt, så de passede til Mols-linjens brugte hurtigfærger.

Danske Færger klagede efter udbudsresultatet til Klagenævnet. Danske Færger påpegede en række punkter, hvor tilbuddet fra Mols **ikke** opfyldte kravene. Imidlertid afviste Klagenævnet alle punkterne, og Mols indgik i kontrakt med staten.

Eftertiden har imidlertid vist, at Klageren havde ret i sine anbringender. Der er budt med færger, der ikke er konditions-mæssige: Dels er de ikke sødygtige nok, og dels kan de ikke overholde den udbudte overfartstid på 80 minutter. Der er masser af eksempler, og mange klager herover.

Lidt senere i forløbet så købte Mols det gamle rederi Danske Færger. Dvs. at Mols købte Klager. Herefter var der jo ingen Klager.

Denne sammenlægning af rederier, er godkendt af Konkurrencestyrelsen, og det har betydet, at Mols nu har en **monopolposition** i det danske færgemarked, som jeg efterfølgende skal beskrive virkningerne af.

I forhandlingerne omkring de kontraktmæssige tilsidesættelser har Mols lovet at købe en helt ny hurtigfærge og indbygge en stabilisator på den ene brugte færge. Herefter er indsigelses-antallet stilnet af.

Bornholmerbussen og Mols:

Da Mols indledte sejladsen på Rønne-Ystad, indsatte Mols samtidig sine Kombardo-busser på strækningen fra København til Rønne. Disse busser lod man sejle med på færgens bildæk. Det som Bornholmerbussen kunne klare med **1** bus, måtte rederiet disponere **2** busser til, idet der jo hele tiden var 1 bus ombord på færgen og 1 bus på landevejen mellem Ystad og København. Dette koncept medfører altså **dobbelte** bus-omkostninger.

Det vil normalt slet ikke kunne gennemføres som følge af færgeomkostningerne. Men når Mols lader Kombardo-busserne sejle med **gratis/eller til ganske lav betaling**, så kan det naturligvis lade sig gennemføre.

Når Mols samtidig gør, hvad de kan, for at gøre det sværest muligt for Bornholmerbussen, skal det nok lykkes til sidst, at få stoppet Bornholmerbussens drift, hvorefter Mols selv overtager driften, og derpå besidder totalt herredømme på totalstrækningen: **København-Ystad-Rønne.**

Så bliver det meget lettere for Mols, at yde lave færebilletpriser (jf. kontrakten med ministeriet), når de samtidig blot forøger busbilletpriserne. Totalt **uigennemsigtigt** for passagererne. En smart strategi til at komme udenom de lave priser i kontrakten med Transportministeriet.

Alle disse forskellige forhold er omhyggeligt beskrevet for Konkurrencestyrelsen. Tydelige beskrivelser af alle obstruktions-strategierne er indgivet. Afhængig af det endelige udfald af

Konkurrencestyrelsens behandling af denne sag, må Bornholmerbussen afgøre, hvorvidt det er muligt at fortsætte driften. Det vil derfor være interessant, om der kunne udtrykkes et politisk synspunkt ift. spørgsmålene.

Såfremt det kan lykkes Mols, at opretholde en busdrift, hvor Kombardo-busserne frem-prioriteres, mens øvrige kunder nedprioriteres og diskrimineres ved service og prissætning, må konkurrence opgives. Der er dermed intet sigte i at fortsætte. Det vil jo aldrig kunne lykkes. Naturligvis kan en enkelt vognmand ikke konkurrere overfor en svensk kapitalfond (**EQT**).

Kattegat:

Min kollega, Abildskou i Århus, drev gennem mange år buslinje **888** mellem Århus og København via Mols-linjens færger over Kattegat (siden 1983). Men Mols-linjen fik ny ledelse, som forlangte forhøjede overfartspriser for sejladserne. Så høje, at det blev vanskeligt for busruten, som endte med at flytte sin trafik mellem Århus-København til **via Storebælt**.

Som reaktion etablerede Mols sit eget busselskab i en konstruktion med en vognmand fra Herning. Dette busselskab (**Kombardo**) fik helt **særlige** forhold på færgerne. Var der ikke mange passagerer med, kom bussen næsten **gratis** med på dækket. Driftsrisikoen blev fjernet. Så kom der rigtig udvikling i rutetrafikken med intensiv drift.

I 2021 er situationen nu den, at Molsrederiet **alene medtager** Kombardo-busserne. Andre rutebusser bliver afvist, eller der forlanges **meget høje** billetpriser, mens det samtidig vanskeliggøres, at booke hele køreplaner på bildækket (hvilket er en forudsætning i bus-rutedrift).

Når rederiet på denne måde fremprioriterer Kombardo-busserne, som overføres på Kattegat gratis, eller til lave priser, kan ingen konkurrere imod rederiet. Følgen har været, at Kombardos rutenet breder sig ind over hele Jylland, og det er umuligt for de hidtidige busvirksomheder, at opnå rentabilitet, hvorfor deres drift er indstillet.

Med venlig hilsen
Jørgen Andersen