

Lovforslag nr. L 176. Fremsat den 30. april 1991 af Tove Lindbo Larsen (S), J. K. Hansen (S), Helge Mortensen (S), Tommy Dinesen (SF) og Birthe Hansen (SF)

## Forslag

til

# Lov om ændring af lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik

(Vilkår for udlicitering af buskørsel i hovedstadsområdet)

### § 1

I lov nr. 274 af 3. maj 1989 om hovedstadsområdets kollektive persontrafik foretages følgende ændringer:

1. § 3 affattes således:

»§ 3. Selskabet foretager årligt offentligt udbud af den i § 1 nævnte buskørsel.

*Stk. 2.* Det årlige udbud skal fra og med 1992 altid mindst omfatte 10 pct. af selskabets samlede kørsel.

*Stk. 3.* Senest 1. april 1997 skal selskabets samlede kørsel have været offentligt udbudt, medmindre trafikministeren tillader andet.

*Stk. 4.* Kontrakter om kørsel indgås for et tidsrum af højst 8 år.

*Stk. 5.* Selskabet skal ved udbudet sikre, at kørslen udføres på en miljø- og sikkerhedsmæssigt forsvarlig vis.«

2. Efter § 3 indsættes som ny paragraf:

»§ 3 A. Selskabet er berettiget til at deltage i tilbudsgivningen, såfremt den del af selskabet, der indgiver tilbud på udbudt kørsel, er klart regnskabsmæssigt udskilt fra den øvrige del af selskabets aktiviteter.

*Stk. 2.* Trafikministeren fastsætter kravene til den i stk. 1 nævnte regnskabsmæssige udskillelse af den del af selskabet, som udfører buskørsel i konkurrence med andre busvirksomheder.

*Stk. 3.* Trafikministeren bemyndiges til efter forhandling med indenrigsministeren at godkende, at selskabet opretter selskab eller anden juridisk person til at udføre kollektiv persontrafik i konkurrence med andre virksomheder.«

### § 2

Loven træder i kraft den 1. januar 1992.

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### Lovforslagets baggrund og hovedindhold

Den gældende ordning vedrørende hovedstadsområdet's kollektive persontrafik er indeholdt i lov nr. 274 af 3. maj 1989 om hovedstadsområdet's kollektive persontrafik (HT-loven).

HT-loven havde til formål at effektivisere varetagelsen af den kollektive trafik i hovedstadsområdet, og de centrale elementer i loven var følgende:

- Forenkling af den politiske ledelsesstruktur ved at lade Hovedstadens Trafikselskab (HT) lede af en bestyrelse på fem medlemmer – et medlem fra hver af de bidragsydende kommunale enheder – og ved at markere en klarere adskillelse af den politiske og administrative ledelsesopgave.
- Effektivisering af selve driften blandt andet ved i stigende omfang at foretage udlicitering til private: mindst 15 pct. i 1990, mindst 30 pct. i 1992 og mindst 45 pct. i 1994 af HT's samlede buskørsel.

Med sine krav om stigende udlicitering til private frem til 1994 tvinger HT-loven imidlertid HT til at indskrænke sin egen driftsvirksomhed langt ud over, hvad der er nødvendigt af hensyn til åbning af markedet for bustjenester.

Forslagsstillerne finder, at offentlige virksomheder, der virker på markedslignende områder, bør have mulighed for at udvikle sig og operere på lige vilkår med private virksomheder på deres naturlige virkefelt. Kun derved kan ressourcerne i såvel den offentlige som den private sektor udnyttes optimalt.

Det foreslås derfor, at HT's busdivision efter en regnskabsmæssig udskillelse får mulighed for at byde på den kollektive buskørsel i hovedstadsområdet, og at trafikministeren får bemyndigelse til at lade HT's busdivision udskille i et særligt selskab. Tilsvarende bemyndiges trafikministeren til at lade HT oprette særlige selskaber til varetagelse af andre kollektive trafikoperatøropgaver som for eksempel lightrail-drift.

### Den gældende lov og HT's nuværende situation

Siden vedtagelsen af HT-loven har HT foretaget en organisatorisk opdeling af sine aktiviteter, således at der er sikret mod favorisering af HT's egne busaktiviteter frem for de private entreprenører.

Det er sket gennem en opdeling af HT i en administrationsdivision, der tager sig af udbud og indgåelse af kontrakter om buskørsel, planlægning, takster, tilskud samt særlig handicapkørsel, og en busdivision, der udfører den del af den almindelige kollektive bustrafik i hovedstadsområdet, som ikke er udliciteret til private.

Opdelingen i en administrationsdivision og en busdivision giver nu reel mulighed for at sammenligne HT's busdrift med private entreprenørers. De hidtidige effektiviseringsresultater tyder på, at det inden for en kortere årrække er muligt at gøre HT's busdivision fuldt ud konkurrencedygtig gennem en stor og engageret indsats fra såvel medarbejdernes side som ledelsens.

For at give HT et incitament til at gå videre med sine effektiviseringsbestræbelser bør det sikres, at HT's busdivision på lige vilkår kan gå ind i direkte konkurrence med andre busvirksomheder, når den udbudsrunde, som selskabet for øjeblikket er i gang med, er gennemført, en udbudsrunde, som vil betyde, at 30 pct. af selskabets samlede buskørsel udføres af andre.

Busdivisionen kan naturligvis kun få del i kørslen, hvis den på et forretningsmæssigt grundlag kan leve op til konkurrencen med de private entreprenører.

Dette kræver, at licitationskravet i HT-loven bliver ændret, samtidig med at den effektiviseringsmekanisme, som findes i loven, fastholdes.

### Bemærkninger til forslaget's indhold

For at opnå en effektiv og fair konkurrencesituation udformes udlicitationskravet således:

- Fra og med 1992 skal altid mindst 10 pct. af HT's kørsel udbydes årligt.

- Senest efter 1. april 1997 skal al rutekørsel have været udbudt i licitation.
- HT skal ved udbudet sikre, at kørslen udføres på en miljø- og sikkerhedsmæssigt forsvarlig vis.
- Gennem denne ændring af loven opnås:
  - En meget væsentlig udvidelse af konkurrenceelementet, idet al HT's kørsel bliver underlagt den effektivisering, der opstår som følge af licitation.
  - Gennemførelse af et løbende udbud. I gennemsnit må der forventes udbudt 25 pct. om året.
  - Sikring imod konkurrence på dårlige miljø- og sikkerhedsmæssige forhold.

HT's administrationsdivision skal til enhver tid kunne lade buskørslen udføre hos den busvirksomhed – såvel private virksomheder som HT's busdivision – hvor kørslen er bedst og billigst. HT vil efter den nugældende ordning være tvunget til at lægge sin kørsel hos private entreprenører, uanset om busdivisionen er konkurrencedygtig og kan levere HT's kunder et bedre og billigere produkt.

Dette giver ledelse og medarbejdere i HT's busdivision et signal om, at effektivisering kan lede til et positivt resultat og flere arbejdspladser i modsætning til nu, hvor HT uanset effektivisering er tvunget til at indskrænke sin egen buskørsel.

I lyset af den igangværende internationalisering – blandt andet gennem åbningen af EF's indre marked – er tiden inde til at sikre, at også danske virksomheder får et godt grundlag for at stå sig i konkurrencen med de udenlandske busselskaber, der vil byde i fremtiden. Det svenske Linjebuss er i dag HT's største private entreprenør, og HT er – blandt andet med baggrund i annoncer i udenlandske blade – blevet kontaktet af såvel tyske som engelske busselskaber.

For at sikre, at HT's busdivision ikke favoriseres i licitationsprocessen indbygges der samtidig i loven en bestemmelse om:

- At trafikministeren fastsætter kravene til den regnskabsmæssige udskillelse, der foretages af HT's busdivision.
- At der gives trafikministeren bemyndigelse til at lade HT etablere særlige selskaber til udførelse af kollektive trafikoperatøropgaver.

Herigennem sikres der den nødvendige klarhed om den økonomiske og organisatoriske selvstændiggørelse af HT's egne driftsaktiviteter, og administrationsdivisionen vil på en klarere måde kunne stille krav til alle sine operatører med hensyn til såvel kørsels udførelse som arbejds- og trafikmiljø.

#### *Økonomiske og administrative konsekvenser*

Der vil ikke med lovforslagets vedtagelse være

økonomiske og administrative konsekvenser for hverken staten, kommunerne eller den private sektor.

#### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

##### *Til § 1*

##### Til nr. 1

Forslaget til ny affattelse af lovens § 3 indebærer, at der skal ske løbende årlige udbud af mindst 10 pct. af selskabets samlede buskørsel.

For at sikre en til stadighed optimal konkurrence og dermed størst mulig effektivisering af bustrafikken i hovedstadsområdet indebærer forslaget, at selskabets samlede buskørsel senest 1. april 1997 vil være udbudt. Den gældende lov sikrer kun, at mindst 45 pct. af selskabets samlede kørsel udbydes. Den gældende lov skaber derfor ikke fuld konkurrence mellem alle busvirksomheder, og dermed udvikles der ikke et egentligt marked.

Forslaget indebærer, at kontrakter om kørsel kan indgås for et tidsrum af højst 8 år. Af hensyn til en fornuftig arbejdstilrettelæggelse hos entreprenørerne og for at skabe den fornødne tryghed hos arbejdstagerne bør kontrakterne så vidt muligt ikke indgås for et tidsrum af under 4 år.

Bestemmelsen om, at HT særskilt skal sikre, at kørslen udføres på en miljø- og sikkerhedsmæssigt forsvarlig vis, skal forhindre en konkurrence, der forringer arbejdsmiljøet og det ydre miljø samt de trafikikkerhedsmæssige forhold. Den skal også ses i lyset af såvel regeringens handlingsplan for trafik og miljø (Brundtlandopfølgning) som Færdselssikkerhedskommissionens betænkning »Færdselssikkerhedspolitisk handlingsplan«. (Betænkning nr. 1157/1988).

##### Til nr. 2

Forslaget til ny § 3 A, stk. 1 og 2, indebærer, at HT's busdivision i konkurrence med andre busvirksomheder kan indgive tilbud på udbudt buskørsel. Forudsætningen herfor er dog, at busdivisionen er klart regnskabsmæssigt udskilt fra HT's øvrige aktiviteter.

Trafikministeren fastsætter kravene til denne regnskabsmæssige udskillelse for at sikre et sammenligneligt grundlag for bedømmelse af tilbud fra andre busvirksomheder med tilbud fra HT's busdivision.

HT er som nævnt organisatorisk klar til at gå ind i direkte konkurrence med andre busvirksomheder på lige vilkår, når den udbudsrunde, som selskabet for øjeblikket er i gang med, er gennemført, en udbudsrunde, som vil betyde, at 30 pct. af selskabets samlede buskørsel udføres af andre.

Med den foretagne adskillelse af trafikelskabet i en administrationsdivision og en busdivision vil ad-

administrationsdivisionen kunne sammenlignes med de fælleskommunale trafikselskaber, der i henhold til lov nr. 114 af 29. marts 1978 om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet er oprettet i de fleste amtskommuner uden for hovedstadsområdet. Alle disse fælleskommunale trafikvirksomheder virker som administrationsdivisioner for den almindelige rutekørsel i amtskommunen, hvor selve kørslen udføres af forskellige private og offentlige busoperatører.

Forslaget til ny § 3 A, stk. 3, indeholder en bemyndigelse til trafikministeren til efter forhandling med indenrigsministeren at godkende en fuldstændig adskillelse mellem HT's administrationsdivision og busdivision. Således kan trafikministeren godkende oprettelse af datterselskab eller en anden selvstændig juridisk person til at forestå kollektiv persontrafik i konkurrence med andre virksomheder.