

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.