

- 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 trafiksikkerhedsmæssige 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 trafikselskabet i en administrationsdivision og en busdivision vil ad-