

januar 1990 Hovedstadsrådets aktiver og passiver, herunder garantiforpligtelser m.v., bortset fra de aktiver og passiver, der kan henføres til Hovedstadsområdet Trafikselvskab, således at disse forbliver i selskabet.

Ved nærværende forslag sker der ingen ændring i ejerforholdet til selskabet, men når Hovedstadsrådet nedlægges, må den øverste styrelse ændres.

Til § 2

I henhold til forslaget § 2, stk. 1, afholdes selskabets nettoudgifter af de 5 (amts)kommuner. Udgifterne fordeles i forhold til indkomstskattegrundlaget, jf. stk. 2. Dette svarer til den hidtil gældende ordning for Hovedstadsrådet. De nærmere regler fastsættes af indenrigsministeren.

Bestemmelsen i stk. 3 giver adgang til ændret fordeling af udgifterne. Herved gives der mulighed for øget trafikbetjening i de enkelte kommuner, såfremt en (amts)kommune måtte ønske et højere serviceniveau og er villig til at påtage sig udgifterne herved.

Til § 3

I henhold til lov nr. 114 af 29. marts 1978 om den lokale og regionale kollektive personbefordring udenfor hovedstadsområdet er der i de fleste amtskommuner oprettet fælleskommunale trafikselvskaber, der virker som administrationselskaber for al regelmæssig buskørsel i vedkommende amtskommune. Selve kørslen udføres af private busvirksomheder og DSB som entreprenører for trafikselvskaberne på grundlag af en såkaldt Standardentreprenørkontrakt.

I modsætning hertil har Hovedstadsrådet sit eget driftsselskab, Hovedstadsområdet Trafikselvskab, og der anvendes kun i mere begrænset omfang private busvirksomheder som entreprenører.

Et virksomt middel til at sikre en økonomisk og effektiv drift er at foretage løbende offentligt udbud af den almindelige rutekørsel.

Formålet er gennem den derved skabte mulighed for konkurrence mellem busvirksomhederne om kørslen dels at mindske omkostningerne dels at opnå, at en større del af trafikken gradvist kan udføres af andre end Hovedstadsområdet Trafikselvskab selv.

Trafikselvskabet er ikke bundet til at antage det laveste tilbud eller overhovedet nogen af de indkomne tilbud. Dette svarer til ordningen i henhold til licitationsloven. Trafikselvskabets bestyrelse er således frit stillet, idet det kan afveje kravene til økonomi og effektivitet over for andre hensyn, som f.eks. service- og driftsmæssige.

Udbuddet kan ske i form af udbud af bustimer og/eller buskilometer, og det vil være trafikselvskabets afgørelse, hvor kørslen skal finde sted, idet der herved skabes mulighed for en rationel tilrettelæggelse af buskørslen. Udbuddet kan videre foretages således, at HT eller de private vognmænd stiller materiel og anlæg til rådighed. Selskabet har idag kontrakter med en række private vognmænd, der udfører kørsel for selskabet. Ifølge kontrakterne, der udløber den 31. marts 1990, har HT ret og pligt til at overtage den private vognmands virksomhed, såfremt denne i kontraktperioden eller ved udløbet heraf ønsker at afhænde virksomheden.

Da Hovedstadsområdet Trafikselvskab som nævnt i det væsentlige selv har udført buskørslen i området, og således er dimensioneret til et betydeligt driftsomfang, kan der kun blive tale om gradvist at overlade mere af trafikken til andre. Det er derfor foreslået, at udbud skal ske gradvist begyndende senest 1. april 1990, og således at efter 1. april 1992 skal altid mindst 30 pct. af selskabets samlede kørsel udføres af andre, medmindre trafik- og kommunikationsministeren tillader andet.

Da der skal ske løbende udbud af en del af kørslen, således at konkurrenceelementet fastholdes, foreslås det i stk. 3, at kontrakter om kørsel kan indgås for et tidsrum af højst 8 år, hvorefter der skal foretages nyt udbud af denne kørsel. Det forudsættes derfor, at kontrakterne om kørsel indeholder bestemmelse om, at selskabet ved kontraktens udløb har ret til at udbyde den af kontrakten omfattede kørsel.

Af hensyn til materielafskrivningerne må kontrakterne med andre have en vis varighed. Det er derfor ikke muligt at fastsætte størrelsen af den kørselsmængde, der årligt skal udbydes. Gennem bestemmelsen om, at mindst 30 pct. af selskabets samlede kørsel skal udføres af andre, er det imidlertid sikret, at en vis del af kørslen løbende vil blive udbudt, ligesom selve det forhold, at det gennem licitationerne bliver oplyst, til hvilke priser andre end selskabet selv kan køre, vil tilskynde ledelsen til at udbyde mest mulig trafik, idet den ellers vil blive udsat for kritik.

Til § 4

Nedlæggelse af Hovedstadsrådet nødvendiggør en ændring af de siden 1977 gældende bestemmelser, hvorefter Hovedstadsrådet træffer beslutning om anlæg og drift af S-togene og banerne Hillerød-Helsingør og Ballerup-Frederikssund, § 1-banerne. Efter forslaget henlægges disse baner under staten, jf. de almindelige bemærkninger, hvorved de ligesom DSB's øvrige baner nu vil komme ind under statens nettostyringssystem.