

Nogle af udvalgets spørgsmål til trafikministeren og dennes svar herpå

Spørgsmål 17:

Lovforslaget giver kommunerne ret til at optræde som private entreprenørvirksomheder ved vejarbejder overalt i landet, men kommunerne får ikke pligt til at udbyde egne vejarbejder. Risikerer man ikke herved, at større amtskommuner og primærkommuner beholder sine egne vejarbejder for sig selv og derved opbygger en stærk entreprenøraftdeling, der så kan udkonkurrere mindre kommuners entreprenøraftdelinger såvel som private virksomheder?

Svar:

Lovforslaget ændrer ikke ved den hidtidige tilstand, hvor amter og kommuner selv kan bestemme, hvorvidt de vil udføre arbejder på egne veje, eller om de vil udbyde arbejdet til andre (vejlovens § 10, stk. 2). Lovforslaget tilsigter derimod, at amter og kommuner skal have den fornødne frihed til at sikre en samfundsmæssigt god udnyttelse af det materiel og øvrige ressourcer, de råder over.

Det er derimod ikke meningen, at amter og kommuner skal kunne udnytte en stærk hjemmehase til at nøjes med at få dækning for de variable omkostninger, når de afgiver tilbud om at lave arbejde for andre. Hvis det var tilfældet, ville der ikke være tale om fair konkurrence. Som anført i lovforslagets bemærkninger vil de regler, ministeren vil udarbejde, indeholde krav om, at tilbud udregnes på baggrund af (amts)kommunens samlede omkostninger ved det pågældende arbejde og ikke kun de variable omkostninger.

Spørgsmål 18:

I tilfælde af, at kommuner byder med ved sine egne licitationer, hvordan kan man da sikre en uvildig behandling af de forskellige tilbud? I mindre kommuner kan det næppe undgås, at de teknikere, der har beregnet kommunens egne tilbud, er de samme folk, der skal sammenligne alle de indkomne tilbud på opgaven. Tror ministeren, at disse embedsmænd

kan se bort fra hensynet til deres egen fremtid som kommunalt ansatte?

Svar:

Der er her tale om et problem, der især er reelt for de mindre kommuner, der ikke råder over megen ekspertise på dette felt. Det er også baggrunden for, at der i lovforslagets bemærkninger alene er lagt op til krav om en regnskabsmæssig – og ikke en organisatorisk – adskillelse mellem kommunens udførende entreprenørvirksomhed og dens øvrige aktiviteter. Jeg henviser herved til det i min besvarelse af spørgsmål 9 anførte.

Spørgsmål 19:

Hvad vil man gøre, såfremt en kommunal entreprenørforening vinder mange licitationer, men kører med tab? Private virksomheder på anlægsområdet kan også regne galt og køre med underskud, hvorved aktionærerne påføres tab. I en kommunal entreprenøraftdeling er det derimod skatteyderne, der påføres tab, hvis afdelingen får underskud. Hvor store underskud må en kommunal entreprenøraftdeling få i et enkelt år, og i hvor mange år må en sådan afdeling køre med underskud?

Kan man politisk acceptere et stort underskud i den kommunale entreprenøraftdeling på en enkelt opgave, hvis kommunen kan forklare det ud fra nogle enkeltstående forhold i den konkrete opgave og selv påregner at få overskud ved kommende opgaver?

Er dette op til kommunalpolitikkerne at afgøre, eller bør det reguleres ved en regelfastsættelse fra trafikministeren?

Kan man ikke frygte, at en kommune accepterer mindre underskud i en kommunal entreprenøraftdeling, fordi »det vil koste os mere at fyre de ansatte«? En kommune med høj arbejdsløshed har næppe større interesse i, at virksomheder fra nabokommunerne vinder anlægsopgaver i kommunen, og en sådan kom-