

Bemærkninger til lovforslaget

1. Indledning

Under Ørestadsselskabet I/S forberedelse af udbuddet af Ørestadsbanen har selskabets rådgivere påpeget, at den i Ørestadsloven indeholdte konstruktion med tre baneselskaber indebærer et problem i relation til EU's udbudsdirektiv, som ikke var forudset ved lovens tilblivelse. Med de gældende EU-bestemmelser er det således ikke muligt at foretage et samlet udbud af de tre banestrækninger: Ørestadsbanen, Frederiksbergbanen og Østamagerbanen, med mindre alle tre baneselskaber er stiftet på udbudstidspunktet. Muligheden for at foretage et samlet udbud er væsentligt for at sikre, at kontrakter om anlæg, leverancer og drift af alle tre banestrækninger kan indgås på grundlag af en reel konkurrencesituation og dermed til konkurrencedygtige priser. Ørestadsloven rummer ikke i sin nuværende affattelse mulighed for at stifte Frederiksbergbaneselskabet I/S og Østamagerbaneselskabet I/S før i en senere fase. For at sikre en økonomisk hensigtsmæssig udbudsprocedure for alle tre banestrækninger er der derfor behov for en justering af Ørestadsloven. Lovforslaget åbner i overensstemmelse hermed mulighed for at stifte Frederiksbergbaneselskabet I/S og Østamagerbaneselskabet I/S allerede nu.

Efter den gældende Ørestadslov kan Frederiksbergbaneselskabet I/S og Østamagerbaneselskabet I/S først stiftes, når Ørestadsbanen er gennemført. Dette indebærer, at Frederiksbergbanen og Østamagerbanen først kan udbydes længe efter, at der er indgået kontrakter om entreprenørarbejder, leverancer og drift af Ørestadsbanen. Når Frederiksbergbaneselskabet I/S henholdsvis Østamagerbaneselskabet I/S derfor skal udbyde opgaverne vedrørende Frederiksbergbanen og Østamagerbanen, vil det blive vanskeligt, for ikke at sige umuligt, at skabe reel konkurrence om de væsentligste af de udbudte opgaver. Det gælder ligeledes udbud af driften, som forventes foretaget sammen med anlægsudbuddet. Det følger af lovens § 7, stk. 1, at de tre baner skal drives i fællesskab, hvorfor driften må varetages af samme driftsrepræsentant for hele banen.

Den entreprenør, der har anskaffet og installeret tunnelboreudstyr og foretaget tunnelborearbejdet på

Ørestadsbanen, kan ikke forvente, at andre entreprenører vil være i stand til at afgive konkurrencedygtige tilbud ved et udbud af den tilsvarende opgave på Frederiksbergbanen, fordi tunneleringsarbejdet mest hensigtsmæssigt må fortsættes efter samme metode som for Ørestadsbanen. Tilsvarende kan den producent, der har vundet opgaven med at levere de jernbanetekniske anlæg, f.eks. styresystemerne, og den producent, der står for udvikling og leverance af det rullende materiel, ikke regne med at få reel konkurrence ved udbud af disse opgaver på Frederiksbergbanen og Østamagerbanen, hvor det ikke er muligt at vælge andre banetekniske systemer eller en anden type rullende materiel end for Ørestadsbanen.

Efter den gældende lov vil de entreprenører og leverandører, der har fået opgaverne for Ørestadsbanen, derfor i princippet kunne fastsætte prisen for anlægsarbejder og leverancer for Frederiksbergbanen og Østamagerbanen uden reel konkurrence. Dette vil utvivlsomt indebære betydelige unødvendige meromkostninger ved anlæg og drift af disse to banestrækninger. Med nærværende lovforslag åbnes der derfor mulighed for at gennemføre et samlet udbud, således at alle tre baner kan drage fordel af en reel konkurrencesituation, men uden at selskaberne forpligter sig til at anlægge Frederiksbergbanen og Østamagerbanen.

Efter de gældende EU-bestemmelser er der således mulighed for, at der samtidig med indgåelse af kontrakter om anlægsopgaver, leverancer og driftsopgaver kan tages option på senere udvidelser af disse opgaver, såfremt udvidelsesmulighederne er medtaget i udbudsmaterialet. Det kan være forlængelse af en tunnel, udbygning af jernbanetekniske anlæg, anskaffelse af flere togvogne eller udvidelse af en driftskontrakt med yderligere kørsel. Med en option bliver tilbudsgiver forpligtet af det tilbud, han har givet i fuld konkurrence. Derimod vil udbyderen ikke være forpligtet til at udnytte optionen.

Forslaget åbner samtidig mulighed for at udnytte de betydelige fordele, der i teknisk og økonomisk henseende vil være ved at kunne tilrettelægge anlæg af de tre letbanestrækninger samlet, såfremt alle tre etaper besluttet gennemført.