

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### 1. Baggrunden for lovforslaget.

Regeringen, Venstre og Det Konservative Folkeparti indgik i november 1994 en rammeaftale for DSB for perioden 1995-1998. Dette lovforslag skal ses som led i udmøntningen af denne aftale, hvorefter DSB's busvirksomhed skal omdannes til et aktieselskab. Herved sikres en klar adskillelse fra DSB's økonomi og dermed grundlag for, at DSB Busser A/S konkurrerer på lige vilkår med de private vognmænd.

Forslaget skal også ses på baggrund af EU's bestemmelser om iagttagelse af udbudsregler ved indgåelse af aftaler om tjenesteydelser. Endvidere vil selskabsdannelsen bedst kunne sikre beskæftigelsen for de nuværende ansatte i busvirksomheden.

DSB's busvirksomhed blev etableret i 1932 i forbindelse med en begyndende nedlæggelse af jernbanelinjer efter første verdenskrig og er siden blevet udvidet i betydeligt omfang. På linje med private vognmænd er DSB's rolle i dag som entreprenør at forestå selve buskørslen. Ca. 97% af DSB's buskørsel vedrører i dag lokal og regional rutekørsel, der udføres for amter og kommuner uden for Hovedstadsområdet. Hertil kommer i et begrænset omfang buskørsel til udlændet samt buskørsel i forbindelse med aflyste tog.

DSB's busvirksomhed, som har en markedsandel på ca. 25% af rutekørslen uden for Hovedstadsområdet, har pr. 1. januar 1995 635 busser og i alt ca. 1.575 ansatte, heraf godt 1.400 chauffører.

Den almindelige rutekørsel har uden for Hovedstadsområdet hidtil i betydeligt omfang været udført af private eller offentligt ejede busvirksomheder – bl.a. DSB – på grundlag af standardentreprenørkontrakter, der fastlægger ensartede vilkår for betalingen for den udførte kørsel. I Hovedstadsområdet er der gennem de senere år sket udbud af kørslen, således at 45% af den samlede kørsel i dag udføres af andre end HT.

Vilkårene for DSB's og de private rutebilejeres entreprenørkørsel undergår i disse år store forandringer. Ved direktiv 93/38/EØF af 14. juni 1993 er der

således vedtaget ændringer til EU-rådets direktiv 90/531/EØF af 17. september 1990 om samordning af fremgangsmåderne ved tilbudsgivning inden for vand- og energiforsyning samt transport og telekommunikation. Herefter er nu også indgåelse af tjenesteydelsesaftaler omfattet af direktivets udbudsregler.

Det indebærer, at den kollektive rutekørsel skal ske på grundlag af udbud, når den udføres af andre end den myndighed, der har det økonomiske ansvar herfor, således at kørselskontrakter fremover skal indgås enten på grundlag af »det laveste tilbud« eller »det mest økonomiske tilbud« – uden hensyntagen til, om tilbuddet kommer fra en privat eller en offentligt ejet virksomhed.

Folketinget vedtog den 16. december 1994 en ændring af HT-loven, hvorefter HT forpligtes til senest år 2002 at udbyde al rutekørsel i Hovedstadsområdet. Som et andet centralt element indgår, at HT's busdivision omdannes til et aktieselskab.

Overgangen fra standardentreprenørkontrakt til udbud, hvor også udenlandske busselskaber kan byde, medfører en skærpet konkurrence på markedet for rutebilkørsel og dermed usikkerhed om, hvorvidt den enkelte busvirksomhed kan opretholde sit hidtidige kørselsomfang.

Foreløbige udbudsrunder har vist et gennemsnitligt fald i kontraktspriserne i størrelsesorden 10 %, og den øgede konkurrence må i de kommende år forventes at medføre omfattende strukturelle tilpasninger i branchen.

Det er væsentligt at sikre, at DSB Busser A/S på dette marked opererer i lige konkurrence med private busselskaber og vognmænd. Liberaliseringen og den øgede internationale konkurrence nødvendiggør, at DSB Busser A/S drives på et forretningsmæssigt og driftsøkonomisk grundlag. Der er derfor behov for at sikre busvirksomheden økonomiske frihedsgrader, der muliggør en tilpasning til de ændrede markedsvilkår samtidig med, at dette sker på fair og lige vilkår.

Som led i denne målsætning sikres efter lovforslaget en klar og fuldstændig adskillelse mellem DSB's og busselskabets økonomi i overensstemmelse med