



Talepapir til samråd den 30. november 2004 om kommunernes mulighed for efter strukturreformen at eje og drive egne busselskaber

Det følger af regeringens aftale med Dansk Folkeparti om strukturreformen, at der skal oprettes trafikselskaber, der får det samlede ansvar for den lokale og regionale busdrift.

Det er op til regionerne at vurdere, hvor mange trafikselskaber, der skal være, men alle kommuner skal deltage i et trafikselskab. På Sjælland betyder aftalen om strukturreformen, at der skal være ét samlet trafikselskab, som dækker Region Sjælland og Region Hovedstaden, dog ikke Bornholm.

Trafikselskaberne vil blive finansieret af passagerindtægter m.v. samt et tilskud fra de deltagende kommuner og regioner.

Kommunerne skal i den nye struktur betale for den lokale buskørsel internt i kommunerne samt den ikke-regionale bustrafik til nabokommunerne. Samtidig er det kommunerne der bestemmer serviceniveauet i den lokale trafik.

Konstruktionen indebærer, at kommunerne efter kommunalreformen ikke vil have mulighed for i kommunalt regi at varetage opgaver vedrørende offentlig service trafik. Kommunerne vil således heller ikke kunne varetage opgaver vedrørende kollektiv trafik i kommunale driftsselskaber.

Trafikselskaberne vil derimod have mulighed for inden for egne rammer at have egenproduktion af bustrafik.

EU's udbudsdirektiver og EU-forordningen fra 1969 forhindrer ikke, at den bustrafik, der i dag drives af Århus Sporveje, og den, der drives af Odense Bytrafik, kan drives af de nye trafikselskaber selv som egenproduktion, hvis der måtte være et politisk ønske herom.

Det er således op til de kommende trafikselskaber at afgøre, hvordan man vil organisere driften af bustrafikken – om man selv vil stå for driften eller om man vil udbyde den.

Såfremt trafikselskaberne indgår kontrakt med private vognmænd om, at de skal drive trafikken, følger det af EU's direktiver om offentlige myndigheders indkøb, at der skal foretages udbud, når kontraktens værdi overstiger et minimumsbeløb. Fra 1. januar 2005 er dette minimumsbeløb 499.000 euro, hvilket svarer til ca. 3.750.000 kr.

Hvis kontraktens værdi er under ca. 3.750.000 kr., stiller EU's udbudsdirektiver ikke krav om udbud, men kontrakterne skal overholde bestemmelserne i en EU-forordning fra 1969.

Det er regeringens forventning, at de nye trafikkselskaber vil udlicitere hovedparten af bustrafikken.

Som nævnt har trafikkselskaberne imidlertid også mulighed for egenproduktion og jeg vil gerne understøtte, at det er op til de nye trafikkselskabers bestyrelse at træffe beslutningerne om organisering af busdriften.

Jeg kan oplyse, at i forbindelse med etableringen af de nye trafikkselskaber, vil de aktiver og passiver samt rettigheder og pligter, der udelukkende er knyttet til den trafikopgave, der fremover skal varetages af trafikkselskaberne, blive overført sammen med opgaven til trafikkselskaberne.

Ligeledes vil de ansatte, der udelukkende eller overvejende er beskæftiget med den trafikopgave, der fremover skal varetages af trafikkselskaberne, skulle overgå til ansættelse i trafikkselskaberne.

Den konkrete fastlæggelse af, hvilke ansatte der vil skulle overføres, vil som udgangspunkt skulle fastsættes ved aftale mellem den myndighed, hvorfra opgaven overføres, og de myndigheder, hvortil

opgaven overføres. Kan der ikke opnås enighed mellem myndighederne vil beslutningen blive truffet af delingsrådet.