

Til lovforslag nr. L 203. Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 21. april 1994

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje

Udvalget har behandlet lovforslaget i nogle møder og har herunder stillet skriftlige spørgsmål til trafikministeren, indenrigsministeren og industri- og samordningsministeren, som disse har besvaret skriftligt. Udvalget har endvidere haft trafikministeren og indenrigsministeren i samråd. Nogle af udvalgets spørgsmål til trafikministeren og dennes svar herpå tillige med et høringssvar fra ministeren for erhvervs-politisk samordning til trafikministeren vedrørende lovforslaget er optrykt som bilag til betænkningen.

Endvidere har udvalget modtaget skriftlige og/eller mundtlige henvendelser fra:

Asfaltindustrien,
Dansk Skovforening,
Entreprenørforeningen og
Kommunernes Landsforening.

Herefter indstiller et *flertal* (Socialdemokratiets, Socialistisk Folkepartis, Centrum-Demokraternes, Det Radikale Venstres og Kristeligt Folkepartis medlemmer af udvalget) lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Et flertal inden for flertallet (Socialdemokratiets, Centrum-Demokraternes, Det Radikale Venstres og Kristeligt Folkepartis medlemmer af udvalget) henviser til trafikministe-

rens svar på udvalgets spørgsmål 17-21, som er optrykt som bilag til betænkningen.

Et mindretal inden for flertallet (Socialistisk Folkepartis medlem af udvalget) udtaler følgende:

Det er Socialistisk Folkepartis opfattelse, at kommunerne skal have mulighed for at konkurrere på lige fod med entreprenørerne ved afgivelse af tilbud på vejbyggeri.

Det er endvidere SF's opfattelse, at der med lovforslaget er sat vandtætte skotter mellem kommunernes forvaltninger, således at der ikke kan bruges skattepenge til at billiggøre de fra kommunerne fremkomne tilbud.

Et *mindretal* (Det Konservative Folkepartis, Venstres og Fremskridtspartiet medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Begrundelsen herfor er bl.a., at mindretallet er enig i udtalelserne fra ministeren for erhvervs-politisk samordning i brev af 22. december 1993 til trafikministeren. Brevet er optrykt som bilag til betænkningen. Mindretallet er enig i, at der tages et meget vidtgående skridt, såfremt lovforslaget vedtages i sin nuværende form.

Får vi efter næste valg et borgerligt flertal, vil mindretallet ændre loven således, at der bliver fuld gennemsigtighed mellem den offentlige og private sektor.

J.K. Hansen (S) fmd. Tove Lindbo Larsen (S) Søren Hansen (S) Bakholt (S)
Jimmy Stahr (S) Hans Erenbjerg (S) Charlotte Enevoldsen (CD) Bilgrav-Nielsen (RV)
Inger Stilling Pedersen (KRF) Ikast (KF) Agnete Laustsen (KF) Svend Heiselberg (V)
Helge Sander (V) Svend Erik Hovmand (V) Ole Donner (FP) nfm. Ernst B. Schmidt (FP)
Tommy Dinesen (SF)

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-

mune kunne frygtes at acceptere underskud i sin egen vejafdeling.

Kommunens teknikere såvel som kommunalpolitikere vil have stor interesse i at pynte på entreprenøraftdelingen regnskab. Vil lovforslaget ikke friste de kommunale embedsmænd over evne?

Svar:

Såfremt en kommunal entreprenøraftdeling kan forudse en opgaves indhold tilstrækkelig godt og følger de anviste kalkulationsprincipper, vil opgavens løsning ikke give anledning til tab. Ligesom private entreprenører vil dog også kommunale entreprenøraftdelinger naturligvis i visse tilfælde komme ud for overraskelser, der på en konkret opgave vil medføre tab.

Private entreprenører har mulighed for at afgive tilbud, der ikke på hver enkelt opgave er kalkuleret ud fra virksomhedens samlede, langsigtede omkostninger. Denne mulighed vil ikke stå åben for de kommunale entreprenøraftdelinger, der således på dette punkt ikke frit kan følge markedets prisudvikling og derfor er mere ugunstigt stillet i konkurrencen end private virksomheder.

Hvis en efterkalkulation af en opgave viser et stort tab, der kan henhøres til enkeltstående forhold, der ikke med rimelighed kunne forudsiges, vil det være op til kommunalbestyrelsen at drage de konsekvenser, den finder nødvendige for at undgå tilsvarende situationer fremover. Hvis det derimod kan godtgøres, at tabet skyldes en manglende overholdelse af kalkulationsreglerne, kan sagen påklages til trafikministeren.

Det er alene på det statslige vejnet, der er aftale om, at alle arbejder, det overhovedet har mening at udbyde, skal udbydes.

Såfremt en kommune ikke ønsker at løbe nogen risiko for at fyre ansatte, der varetager opgaver på kommunens eget vejnet, kan kommunalbestyrelsen naturligvis undlade at udbyde yderligere arbejder på dette vejnet. Lovforslaget vil i den situation ikke i sig selv give anledning til fristelse af kommunale embedsmænd eller politikere over evne.

Spørgsmål 20:

I bemærkningerne til lovforslaget anføres, at man regner med at spare 175 mio. kr. ved at udbyde vedligeholdelsen af vort hovedlande-

vejsnet. Såfremt man har tillid til så store besparelser på hovedlandevejene, hvorfor har man så ikke overvejet at forpligte kommunerne til at udbyde vedligeholdelsen på det langt større kommunale vejnet?

Svar:

Det står i dag hver kommunalbestyrelse frit at udbyde de opgaver, den finder det mest hensigtsmæssigt at udbyde på den pågældende vejbestyrelses vejnet.

Det har ikke ved lovforslaget været hensigten grundlæggende at ændre på vejbestyrelsesforholdene, herunder vejbestyrelsernes kompetence til selvstændigt at træffe afgørelse om, hvordan de vil leve op til vejlovens § 10.

Jeg henviser i øvrigt til min besvarelse af spørgsmål 7.

Spørgsmål 21:

Hvad er baggrunden for, at kommunerne får lov til at overdrage arbejder under 1,6 mio. kr. til hinanden helt uden udbud, når man ellers regner med store besparelser ved udbud på hovedlandevejsområdet?

Hvordan vil ministeren sikre, at kommunerne ikke opdeler deres vejarbejder i småportioner fordelt over en årrække, eventuelt opsplittet på forskellige deltyper af arbejder, sådan at de enkelte arbejder kommer under grænsen på 1,6 mio. kr.? Ved at åbne op for, at kommunerne kan overdrage arbejde til hinanden uden konkurrence, har man da ikke givet grønt lys for, at kommunerne kan yde hinanden vennetjenester i modstrid med den almindelige bevægelse i retning af styrket markedskonometri?

Svar:

Lovforslaget har udgangspunkt i et ønske om at drage fordel af øget konkurrence og tilsigter en mere rationel udnyttelse af vejbestyrelsernes personale og materiel.

Ved mindre opgaver kan ulemperne ved at skulle gennemføre et egentligt udbud i nogle tilfælde ikke modsvare den forventede gevinst ved øget konkurrence om udbudet. Derimod kan der være mulighed for gennem aftaler at sikre en mere rationel udnyttelse af personale og indkøb af materiel. Forslaget giver mulighed for at høste sådanne samfundsmæssige fordele.

For ikke selvudførte tjenesteydelser skal der efter de nuværende EU-udbudsregler ske udbud af ydelser til en værdi af over 200.000 ecu, svarende til ca. 1,6 mio. kr. For anlægsarbejder er tærskelværdien for udbud væsentlig højere, nemlig ca. 40 mio. kr. Under denne grænse kan aftale om arbejder indgås uden udbud.

Denne højere grænse foreslås opretholdt for aftaler indgået med private entreprenører. Derimod foreslås det i lovforslagets bemærkninger, at der sker en særlig skærpelse af grænsen – alene gældende, såfremt der indgås aftale med en anden vejbestyrelse. Den skærpede grænse foreslås sat til 1,6 mio. kr., svarende til

tærskelværdien for krav om udbud af tjenesteydelser.

I de regler, som trafikministeren efter lovforlaget bemyndiges til at udstede, påregnes indført en bestemmelse om, at den samlede værdi af aftaler om samme arbejdsart, der indgås mellem to vejbestyrelser over en firårig periode, ikke må overstige den nævnte tærskelværdi på 1,6 mio. kr.

Overtrædelse af reglerne kan som tidligere anført påklages til trafikministeren.

Jeg henviser i øvrigt til min besvarelse af spørgsmål 8.

Med venlig hilsen

JAN TRØJBORG

Bilag 2

Høringssvar af 22. december 1993 fra ministeren for erhvervspolitisk samordning til trafikministeren vedrørende lovforslaget

Ministeren for Erhvervspolitisk Samordning
Den 22. december 1993

Trafikminister Helge Mortensen
Trafikministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Kære Helge Mortensen

Trafikministeriet har sendt forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje i høring den 22. oktober 1993.

Jeg kan tilslutte mig princippet om, at alle opgaver på hovedlandevejsnettet bør udbydes i offentligt udbud.

Jeg finder imidlertid, at lovforslaget bryder afgørende med kommunalfuldmagts princip om, at kommunernes opgave er at løse lokale opgaver. Før vi tager så vidtgående et skridt, som Trafikministeriets lovforslag lægger op til, vil jeg foreslå, at man afventer de generelle overvejelser fra Indenrigsministeriets udvalg

om fornyelse og effektivisering i den kommunale sektor, der også vedrører kommuners adgang til at udøve erhvervsvirksomhed på vejområdet.

For nærværende kan jeg alene støtte forslaget, hvis lovforslaget kun omfatter hovedlandevejene og kun giver vejbestyrelserne adgang til at byde på opgaver inden for egen del af hovedlandevejsnettet.

Jeg vil derfor meget gerne have lejlighed til at drøfte sagen med dig, inden den sættes på ministermøde.

Med venlig hilsen

MIMI JAKOBSEN