

Lovforslag nr. L 13. Fremsat den 12. oktober 1994 af trafikministeren (Jan Trøjborg)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik.

I lov nr. 274 af 3. maj 1989 om hovedstadsområdets kollektive persontrafik, som ændret senest ved lov nr. 505 af 30. juni 1993, foretages følgende ændringer:

§ 1

1. I § 1, stk. 1, indsættes efter »Hovedstadsområdets Trafikselskab«: »(HT)«.

2. Overalt i loven ændres »Selskabet« og »selskabet« til: »HT« og »Selskabets« og »selskabets« ændres til: »HT's«.

3. § 3, stk. 1, ophæves og i stedet indsættes:
»HT foretager løbende udbud af den i § 1 nævnte buskørsel. Senest den 1. juli 2002 skal hele kørslen udføres på grundlag af udbud.

Stk. 2. Buskørslen kan udføres af statslige eller private virksomheder, herunder det i § 3 a nævnte aktieselskab.

Stk. 3. HT kan fortsat som led i HT's udviklings- og forsøgsprojekter m.v. eje et begrænset antal busser.«.

Stk. 2 bliver herefter stk. 4.

4. Efter § 3 indsættes:

»§ 3 a. Der stiftes et aktieselskab, hvis aktiekapital indskydes af HT eller af Københavns og Frederiksberg Kommuner samt Københavns, Roskilde og Frederiksborg Amtskommuner i fællesskab. HT eller de nævnte kommuner og amtskommuner kan afhænde aktier.

Stk. 2. Der foretages ikke regulering af statens generelle tilskud til kommunerne og amtskommunerne i forbindelse med oprettelse og

drift af busvirksomheden i aktieselskabsform, jf. stk. 1.

Stk. 3. HT kan beslutte, at busgarager og andre faste anlæg fortsat skal ejes af HT, eller skal overtages af et af HT oprettet aktieselskab.

Stk. 4. Aktiekapitalens størrelse svarer til værdien af de aktiver, der overføres fra HT, eller de i stk. 1 nævnte kommuner i fællesskab.

Stk. 5. Aktieselskabet indtræder ved stiftelsen i samtlige de rettigheder og forpligtelser, som følger af HT's udførelse af den i § 1 omtalte almindelige rutekørsel.

Stk. 6. Aktieselskabets optagelse af lån og påtagelse af garantiforpligtelser m.v. henregnes ikke til låntagning m.v. for HT eller for Københavns og Frederiksberg Kommuner samt Københavns, Roskilde og Frederiksborg Amtskommuner.

Stk. 7. For aktieselskabet gælder lovgivningen om aktieselskaber med de ændringer, der følger af denne lov.

§ 3 b. Aktieselskabet overtager på uændrede vilkår driften af den almindelige rutekørsel, der i henhold til § 1 udføres af HT selv.

Stk. 2. Selskabets formål er på et forretningsmæssigt grundlag at udføre buskørsel. Selskabet kan tillige drive anden virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng med busvirksomheden.

Stk. 3. Selskabet kan deltage i driften af andre busvirksomheder, herunder gennem helt eller delvist ejede datterselskaber.

§ 3 c. De tjenestemænd, der ved aktieselskabets overtagelse af HT's busdrift gør tjeneste ved busdriften, bevarer deres ansættelsesforhold til HT. Tjenestemændene er i dette ansættelsesforhold forpligtet til at gøre tjeneste i aktieselskabet.

Stk. 2. Aktieselskabet tilbyder de tjenestemænd, der er omtalt i stk. 1, overgang til ansættelse i aktieselskabet.

Stk. 3. Til de tjenestemænd, der ikke ønsker at overgå til ansættelse i aktieselskabet efter stk. 2, udbetaler HT løn m.v. og afholder udgifter til pension i overensstemmelse med de herom fastsatte regler.

Stk. 4. Der træffes nærmere aftale mellem HT og aktieselskabet om aktieselskabets refu-

sion, fra overtagelsen af busdriften, af de lønninger mv., der udbetales i henhold til stk. 3, og indbetalinger af løbende pensionsbidrag til HT for den pensionsalder, som tjenestemændene optjener fra overtagelsen.

Stk. 5. De tjenestemænd, der omfattes af stk. 1 og 3, har på lige fod med aktieselskabets øvrige medarbejdere ret til at vælge medarbejderrepræsentanter til selskabets bestyrelse, og er på tilsvarende måde valgbare til bestyrelsen efter aktieselskabslovgivningens bestemmelser herom.«.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. januar 1995.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Den gældende ordning

Efter den gældende lov skal Hovedstadsområdets Trafikskelskab (HT) kun udbyde en del af den almindelige rutekørsel med bus, der udføres i hovedstadsområdet. Medmindre trafikministeren tillader andet, skal den del af HT's samlede kørsel, der på grundlag af udbud udføres for selskabet af andre, således udgøre mindst 45% efter 1. april 1994.

Der er i forarbejderne (FT 1988/89, spalte 2613) til den gældende lov bl.a. anført:

»Et virksomt middel til at sikre en økonomisk og effektiv drift er at foretage løbende offentligt udbud af den almindelige rutekørsel.

Formålet er gennem den derved skabte mulighed for konkurrence mellem busvirksomhederne om kørslen dels at mindske omkostningerne, dels at opnå, at en større del af trafikken gradvist kan udføres af andre end Hovedstadsområdets Trafikskelskab selv.

Trafikskelskabet er ikke bundet til at antage det laveste tilbud eller overhovedet nogen af de indkomne tilbud. Dette svarer til ordningen i henhold til licitationsloven. Trafikskelskabets bestyrelse er således frit stillet, idet den kan afveje kravene til økonomi og effektivitet over for andre hensyn, som f.eks. service- og driftsmæssige.«

Det fremgår af forarbejderne (FT 1988/89, spalte 2717 og 8727 samt skriftlige svar afgivet af trafikministeren i f.m. udvalgsbehandlingen), at HT ikke kan acceptere tilbud fra hverken HT, DSB eller andre offentlige virksomheder, som byder på den kørsel, der udbydes, for så vidt en antagelse af tilbuddet vil indebære en overtrædelse af den nugældende lovs § 3, stk. 1. Det fremgår endvidere, at ministeren ikke kan udnytte sin dispensationsbeføjelse til at fravige princippet om, at de angivne mindsteandele af HT's rutekørsel skal udføres af andre, medmindre der foreligger helt specielle omstændigheder.

2. HT's organisation og opdeling

HT har, i overensstemmelse med den i loven fastsatte tidsplan, foretaget offentligt udbud af den al-

mindelige rutekørsel. HT har således i 1993 gennemført en udbudsrunde med henblik på, at den kørsel, der udføres af private, mindst vil udgøre 45% af HT's samlede kørsel fra den 1. april 1994.

Med vedtagelsen i 1989 af den gældende lov indførtes der en ny ledelsesform for HT med henblik på at give HT større frihed til rationel virksomhedsledelse. Det var samtidig forudsat, at den øgede konkurrence ved gennemførelse af offentlig licitation ville påvirke HT's produktivitet og omkostningsniveau gunstigt for den del af buskørslen, der fortsat ville blive drevet af selskabet med egne busser.

HT's incitament til fortsat at rationalisere og effektivisere busdriften er imidlertid blevet reduceret i takt med, at HT har måttet afgive en stadig større andel af kørslen til private vognmænd.

Det har derfor været naturligt at overveje, hvorledes HT's incitament kan bibeholdes samtidig med, at fordelene ved licitation bevares. En umiddelbar løsning på dette problem vil kunne opnås ved at give HT mulighed for selv at byde på og få tildelt den kørsel, der skal udbydes.

Det kræver imidlertid, at de tilbud, som HT afgiver, vurderes af HT ud fra objektive kriterier i lighed med den vurdering, der foretages af de tilbud på kørsel, der er fremsat af andre virksomheder.

3. Baggrunden for lovforslaget

Efter regeringens opfattelse vil den mest hensigtsmæssige løsning på det nævnte problem være at udskille den del af HT (Busdivisionen), der udfører buskørsel, og omdanne denne enhed til et aktieselskab.

Dette aktieselskabs formål skal primært være at udføre rutekørsel med bus i HT-området. Aktieselskabet overtager ved stiftelsen busmateriel, busanlæg samt andre faste ejendomme og løsøre, der ejes af HT og fremtidig skal udnyttes af aktieselskabet. Aktieselskabet indtræder ved stiftelsen i samtlige de rettigheder og forpligtelser, som følger af HT's udførelse af buskørsel.

Aktieselskabet overtager på uændrede vilkår driften af den almindelige rutekørsel i HT-området, som i henhold til § 1 i loven udføres af HT. Aktieselska-

bet skal endvidere kunne afgive tilbud på og udføre den rutekørsel, der herefter udbydes af HT i henhold til forslaget til ændret § 3 i loven.

Da busaktieselskabet skal drives ud fra forretningsmæssige principper, bør aktieselskabet have samme muligheder som private busselskaber for at udføre buskørsel i og uden for Danmark. Endvidere bør selskabet kunne deltage i driften af andre busvirksomheder og i den forbindelse helt eller delvist eje datterselskaber.

Aktiekapitalen i selskabet indskydes af HT, eller de bagved stående kommuner i fællesskab. Aktiekapitalets størrelse svarer til værdien af de aktiver, der overføres til selskabet.

Efter lovforslaget fastsættes aktiekapitalen i overensstemmelse med aktieselskabslovens bestemmelser herom. Aktierne ejes i første omgang fuldt ud af HT eller Københavns og Frederiksberg Kommuner samt Københavns, Roskilde og Frederiksborg Amtskommuner.

En åbningsbalance for det nye selskab skal kunne muliggøre, at selskabet kan drives forretningsmæssigt.

Ved udskillelsen af den del af HT (Busdivisionen), der udfører buskørsel, til et selvstændigt aktieselskab opretholdes den resterende del af HT (Administrationsdivisionen) med iøvrigt uændrede opgaver i henhold til lovgivningen, herunder HT's ansvar for tilrettelæggelsen af den kollektive bustrafik i dette område. HT kan dog fortsat som led i HT's udviklings- og forsøgsprojekter m.v. eje et begrænset antal busser (f.eks. duobusser, servicebusser og lign.). Endvidere kan HT selv som led i udviklingen af den i lovens § 1, stk. 2, nævnte individuelle handicapkørsel for svært bevægelsehæmmede fortsat eje et begrænset antal busser til udførelse af forsøg med handicapkørsel.

4. Personaleforhold

Der er ved lovforslagets udarbejdelse lagt vægt på, at rettighederne og vilkårene for det eksisterende personale i HT ikke forringes i forbindelse med overgangen til det nye selskab.

De nuværende tjenestemænd i HT, der gør tjeneste ved busdriften, bevarer ved aktieselskabets overtagelse af driften deres ansættelsesforhold til HT, idet de samtidig forpligtes til at gøre tjeneste i busaktieselskabet.

Aktieselskabet skal ifølge lovforslaget tilbyde de pågældende tjenestemænd overgang til ansættelse i selskabet. I tilfælde, hvor ansættelsestilbuddet ikke accepteres, udbetaler HT fortsat løn m.v. og afholder udgifter til pension til de pågældende, dog med refu-

sion fra aktieselskabet efter aftale mellem HT og aktieselskabet.

Ordningen svarer i princippet til personalemæssige bestemmelser i tidligere gennemført lovgivning om omdannelse af statsvirksomheder til aktieselskaber, f.eks. lov om Københavns Lufthavne A/S.

Som det fremgår, er udgangspunktet, at samtlige aktier i det nystiftede busselskab ejes af HT eller de fem kommunale enheder. Efter aktieselskabslovens bestemmelser kan HT eller de fem kommunale enheder sælge en del eller alle aktierne på det frie marked, såfremt og på det tidspunkt dette findes hensigtsmæssig.

Justitsministeriet har f. s. v. a. statstjenestemænds retsstilling generelt udtalt følgende i et notat af 10.10.89 vedr. omdannelsen af Københavns Lufthavnsvæsen til Københavns Lufthavne A/S:

»Sælger staten en større del af aktiebeholdningen, hvorved staten ikke længere har den fulde styring af selskabet, antages det, at tjenestemændene ikke kan pålægges at gøre tjeneste i aktieselskabet.

På den baggrund må det efter Justitsministeriets opfattelse antages, at der ikke er noget retligt til hinder for, at statstjenestemændene i Københavns Lufthavnsvæsen bevarer deres ansættelsesforhold til staten og forpligtes til – i deres hidtidige funktioner – at gøre tjeneste i Københavns Lufthavne A/S, forudsat at aktieselskabet enten er fuldstændigt statsejet, eller at staten i hvert fald ejer størstedelen af aktiebeholdningen og dermed har den fulde styring af selskabet. Justitsministeriet har tilkendegivet, at det må antages, at højst 25% af aktierne kan sælges.

Såfremt staten – efter overgangsperiodens udløb – sælger en større del af aktiebeholdningen, således at staten ikke længere har den fulde styring af selskabet, og såfremt statstjenestemændene ikke accepterer tilbuddet om at overgå til ansættelse i aktieselskabet, vil statstjenestemændene efter Justitsministeriets opfattelse ikke være forpligtede til at gøre tjeneste i Københavns Lufthavne A/S, idet de vil kunne anse sig for forflyttede. De vil derfor have krav på rådighedsløn (ventepenge) og pension, hvis hele deres ansættelsesområde bliver nedlagt i forbindelse med privatiseringen, således at der ikke kan anvises dem andre stillinger, som de har pligt til at overtage.«

Når disse principper lægges til grund på HT-området, vil salg af aktier i busselskabet, hvorved HT eller de fem kommunale enheder vil eje mindre end 75 pct. af aktierne, efter Trafikministeriets opfattelse, kunne indebære, at der foreligger ændrede ansættelsesforhold, som tjenestemændene ikke er pligtige at tåle.

5. Statsfinansielle konsekvenser m.v. Høring

Lovforslaget har ikke finansielle eller administrative konsekvenser for staten. Lovforslaget er samtidig med fremsættelsen sendt til høring hos berørte myndigheder og organisationer. Når høringssvarene er modtaget, vil trafikministeren oversende disse til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, udtalelserne måtte give anledning til.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1 og 2

Der er alene tale om tydeliggørelse af, at henvisningen i den eksisterende lov til »selskabet« vedrører »Hovedstadsområdets Trafikselskab« (HT), idet der i forslag til nye §§ 3 a – 3 c i loven foreslås oprettet et aktieselskab.

Til nr. 3

I forarbejderne til den gældende lov (FT 1988/89, spalte 2613) er det oplyst, at et virksomt middel til at sikre en økonomisk og effektiv busdrift er at foretage løbende offentligt udbud af den almindelige rutekørsel, idet der herved skabes mulighed for konkurrence mellem busvirksomhederne om kørslen, hvilket mindsker omkostningerne for HT.

Efter den gældende lov skal mindst 45% af den almindelige rutekørsel i hovedstadsområdet udføres af private vognmænd efter 1. april 1994. HT har siden lovens vedtagelse i 1989 foretaget en række rationaliseringer og har gjort busdriften langt mere effektiv. Den del af HT (Busdivisionen), som udfører buskørsel er blevet fysisk udskilt fra HT (Administrationsdivisionen) og drives som en privat busvirksomhed efter forretningsmæssige principper i overensstemmelse med aktieselskabs- og årsregnskabslovens bestemmelser.

HT's busdrift er ved den nævnte proces blevet konkurrencedygtig med de private vognmænd, der udfører rutekørsel for HT. Bestemmelsen om udbud i den gældende lov må således siges at have virket efter hensigten og i den forbindelse have skabt grundlaget for et kommercielt busselskab.

Med henblik på at nedbringe HT's omkostninger til rutekørsel yderligere foreslås det, at hele den almindelige rutekørsel, der udføres i hovedstadsområdet, skal udbydes i licitation. Herved vil konkurrencen mellem de busvirksomheder, der agter at byde på den udbudte kørsel, blive skærpet.

Ved udskillelsen af HT's busdrift til et selvstændigt aktieselskab skabes der grundlag for, at dette selskab kan deltage i licitationen af buskørsel. Det

foreslås derfor, at det nystiftede aktieselskab – på lige fod med private busvognmænd og busvirksomheder – skal kunne byde på og udføre den udbudte rutekørsel i hovedstadsområdet.

I konsekvens heraf bør også andre statslige selskaber og statslige foretagender, herunder DSB og privatbanerne, kunne byde på og udføre den udbudte kørsel. Det bemærkes i denne forbindelse, at det er hensigten, at DSB's Busdivision skal omdannes til et aktieselskab.

HT har i henhold til gældende lov udbudt 45% af den samlede kørsel i perioden 1990-94 og har således haft et passende tidsrum til at omstille sin busvirksomhed. For at give HT mulighed for at tilrettelægge en hensigtsmæssig udbudsrytme, også under hensyntagen til genudbud af tidligere udbudt kørsel, foreslås det, at HT senest den 1. juli 2002 har øget den andel, der udføres i henhold til udbud, til 100%. Det er op til HT selv at afgøre inden for denne frist, i hvilken takt de resterende 55% af kørslen skal udbydes.

I den eksisterende lov tales der alene om offentligt udbud af kørslen. En sådan indskrænkning af fremgangsmåden for udbud er næppe hensigtsmæssig. Der bør således være mulighed for HT selv at vælge den fremgangsmåde, der i den konkrete situation er mest formålstjenlig, f.eks. begrænset udbud eller udbud efter forhandling i overensstemmelse med EF-retsakterne herom.

Med henblik på at sikre fremtiden for HT's udviklings- og forsøgsprojekter, herunder på handicapkørselsområdet, foreslås det, at HT fortsat skal kunne eje et begrænset antal busser. Der henvises iøvrigt til de generelle bemærkninger ovenfor pkt. 3, sidste afsnit.

Til nr. 4.

Formålet med lovforslaget er dels at forpligte HT til at udbyde 100% af rutekørslen i hovedstadsområdet (i stedet for de nuværende 45%), dels at omdanne den del af HT, som udfører buskørsel, til et aktieselskab.

Dette aktieselskabs primære formål er at udføre rutekørsel i HT-området. Aktieselskabet overtager ved stiftelsen driften af den almindelige rutekørsel, som på ikrafttrædelsestidspunktet udføres i henhold til § 1 i loven af HT. Aktieselskabet skal endvidere kunne afgive tilbud på og udføre den rutekørsel, der udbydes af HT i henhold til forslaget til ændret § 3 i loven.

Der er med lovforslaget ikke taget stilling til spørgsmålet om, hvem der stifter aktieselskabet. Det er op til HT og de fem kommunale enheder at træffe beslutning om, hvem der skal stifte selskabet. Der er

således mulighed for at træffe beslutning om, at HT eller de fem kommunale enheder står som stifter af selskabet. I henhold til aktieselskabslovens bestemmelser skal det af stiftelsesdokumentet fremgå, hvem der stifter selskabet.

Aktieselskabet overtager ved stiftelsen busmateriel, garageanlæg samt andre faste anlæg og løsøre, der ejes af HT og fremtidig skal udnyttes af aktieselskabet.

HT kan dog beslutte, at garageanlæg og andre faste anlæg fortsat ejes af HT eller overføres til et af HT oprettet ejendomsselskab. Udbud af buskørslen i henhold til loven vil herefter kunne foretages således, at det indgår som et vilkår for udførelse af den udbudte kørsel, at HT mod vederlag stiller garageanlæg m.v. til rådighed for de pågældende busvirksomheder. En sådan ordning kendes bl.a. fra Stockholm.

HT vil fortsat eje de personalebygninger, som anvendes af chauffører i pauser, til køb af billet- og kortbeholdning m.v. Disse bygninger, der ofte er beliggende ved en buslinies endestation, anvendes typisk af chauffører fra flere forskellige entreprenørselskaber, som betaler HT for at stille denne facilitet til rådighed.

Aktiekapitalen svarer til værdien af de overtagne aktiver m.v. vurderet i overensstemmelse med aktieselskabslovens bestemmelser om vurdering af apportindskud, som der vil være tale om ved HT's stiftelse af et aktieselskab.

Omkostninger i forbindelse med busdriftens overgang til aktieselskabsform vil skulle afholdes af HT. Der vil ikke blive ydet kompensation til HT for disse udgifter i henhold til princippet i det mellem staten og kommunerne aftalte udvidede totalbalanceprincip (DUT).

En åbningsbalance for det nye busselskab skal kunne muliggøre, at selskabet kan drives forretningsmæssigt.

Aktieselskabets primære formål er at udføre rutekørsel i HT-området. Da aktieselskabet skal drives efter forretningsmæssige principper, bør det imidlertid have samme muligheder som private busselskaber for at drive busvirksomhed i og uden for Danmark, såfremt dette skønnes hensigtsmæssigt og de nødvendige tilladelser hertil kan opnås fra de kompetente myndigheder. Endvidere kan selskabet deltage i drift af andre busvirksomheder og kan i den forbindelse helt eller delvist eje datterselskaber.

Der er ikke i lovforslaget fastsat nærmere bestemmelser om sammensætningen af aktieselskabets bestyrelse, idet denne skal følge aktieselskabslovens bestemmelser om valg af bestyrelse på generalforsamlingen.

I forbindelse med stiftelsen af aktieselskabet skal HT i overensstemmelse med aktieselskabslovgivningen udarbejde et udkast til vedtægter for selskabet, hvori bl.a. er fastsat bestemmelser vedrørende bestyrelsens sammensætning. Vedtægterne godkendes af generalforsamlingen i overensstemmelse med aktieselskabslovens bestemmelser herom. Aktieselskabet er ikke undergivet Indenrigsministeriets tilsyn, og aktieselskabets vedtægter eller senere ændringer heri skal ikke godkendes af Indenrigsministeriet. Det samme gør sig gældende for det ejendomsaktieselskab, som HT kan beslutte at stifte, jf. forslag til § 3 a, stk. 3.

Der er ikke fastsat nærmere bestemmelser vedrørende en eventuel aktieafhændelse, idet det må være op til ejerne at vurdere og træffe afgørelse om, hvorvidt og i givet fald på hvilket tidspunkt et aktiesalg er hensigtsmæssigt. I overensstemmelse med almindeligt kommunalretligt princip forudsættes herved, at ingen af de fem kommunale enheder vil få bestemmende indflydelse på selskabet.

Det vil være op til aktieselskabet på et senere tidspunkt at tage stilling til det ønskelige i en eventuel børsintroduktion.

Der kan ske tinglysning på grundlag af lovændringen af rettigheder, der overføres fra HT til selskabet.

I forbindelse med aktieselskabets overtagelse af HT's busvirksomhed bevarer de nævnte tjenestemænd deres hidtidige ansættelsesmæssige status, idet tjenestemandstillingerne nedlægges ved ledighed. Bestemmelsen indebærer, at de pågældende tjenestemænd ikke vil have krav på ventepenge/rådighedsløn eller pension som følge af det nyskabte aktieselskabs overtagelse af HT's busvirksomhed. De pågældende tjenestemænd er forpligtet til at gøre tjeneste i selskabet.

Aktieselskabet vil i forbindelse med stiftelsen fremkomme med et tilbud til det tjenestemandsansatte personale om overgang til ansættelse i selskabet.

Accept af dette tilbud vil indebære, at de pågældende herefter med de for kommunalt ansatte tjenestemænd gældende regler bringer deres ansættelse som tjenestemænd til ophør og indtræder i ansættelsesforhold til aktieselskabet.

Indtil et ansættelsestilbud fra aktieselskabet måtte være accepteret og tjenestemandsansættelsen bragt til ophør, eller hvis ansættelsestilbuddet ikke accepteres, opretholder de pågældende tjenestemænd ansættelsesforholdet til HT, og HT udbetaler i tiden fra busselskabets overtagelse af det pågældende personale fortsat løn m.v. og afholder udgifter til pensioner til de pågældende i overensstemmelse med de herom fastsatte regler.

Der træffes aftale mellem HT og aktieselskabet om selskabets refusion fra overtagelsestidspunktet af udgifter til løn og eventuelle senere opståede udgifter til rådighedsløn/ventepenge til de omhandlede tjenestemænd samt indbetalinger af løbende pensionsbidrag til HT for den pensionsalder, som optjenes i tiden fra overtagelsen og fremefter.

Loven om lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse finder anvendelse ved oprettelse af aktieselskabet.

Til § 2

For fortsat at opfylde kravet om, at mindst 45% af HT's almindelige rutekørsel skal udføres af private vil HT allerede i foråret 1995 skulle igangsætte næste udbudsrunde, idet en vis del af de indgåede kontrakter om tidligere udbudt kørsel udløber.

Lovens ikrafttrædelsestidspunkt er således fastsat dels under hensyntagen til, at der skal være tilstrækkelig tid til at gennemføre stiftelsen af selskabet, og til selskabets efterfølgende overtagelse af HT's busvirksomhed og personale, dels under hensyntagen til, at HT som nævnt vil skulle igangsætte en ny udbudsrunde allerede i foråret 1995.

Bilag

*I dette bilag er (med mindre skrift)
indsat den gældende formulering af de bestemmelser,
der berøres af lovforslaget*

I lov nr. 274 af 3. maj 1989 om hovedstadsområdets kollektive persontrafik, som ændret senest ved lov nr. 505 af 30. juni 1993, foretages følgende ændringer:

§ 1

1. I § 1, stk. 1, indsættes efter »Hovedstadsområdets Trafikselskab«: »(HT)«.

§ 1. Hovedstadsområdets Trafikselskab varetager den almindelige rutekørsel med bus inden for hovedstadsområdet omfattende Københavns og Frederiksberg Kommuner samt Københavns, Frederiksberg og Roskilde Amtskommuner.

Stk. 2. Selskabet varetager individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, der rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende.

2. Overalt i loven ændres »Selskabet« og »selskabet« til: »HT« og »Selskabets« og »selskabets« ændres til: »HT's«.

3. § 3, stk. 1, ophæves og i stedet indsættes:
»HT foretager løbende udbud af den i § 1 nævnte buskørsel. Senest den 1. juli 2002 skal hele kørslen udføres på grundlag af udbud.

Stk. 2. Buskørslen kan udføres af statslige eller private virksomheder, herunder det i § 3 a nævnte aktieselskab.

Stk. 3. HT kan fortsat som led i HT's udviklings- og forsøgsprojekter m.v. eje et begrænset antal busser.«.

Stk. 2 bliver herefter stk. 4.

§ 3. Selskabet foretager løbende offentligt udbud af en del af den i § 1 nævnte buskørsel. Medmindre trafikministeren tillader andet, skal den del af selskabets samlede kørsel, der

på grundlag af udbud udføres for selskabet af andre, altid mindst udgøre:

1. 15 pct. efter 1. april 1991
2. 30 pct. efter 1. april 1992
3. 45 pct. efter 1. april 1994

Stk. 2. Kontrakter om kørsel indgås for et tidsrum af højst 8 år.

4. Efter § 3 indsættes:

»§ 3 a. Der stiftes et aktieselskab, hvis aktiekapital indskydes af HT eller af Københavns og Frederiksberg Kommuner samt Københavns, Roskilde og Frederiksberg Amtskommuner i fællesskab. HT eller de nævnte kommuner og amtskommuner kan afhænde aktier.

Stk. 2. Der foretages ikke regulering af statens generelle tilskud til kommunerne og amtskommunerne i forbindelse med oprettelse og drift af busvirksomheden i aktieselskabsform, jf. stk. 1.

Stk. 3. HT kan beslutte, at busgarager og andre faste anlæg fortsat skal ejes af HT, eller skal overtages af et af HT oprettet aktieselskab.

Stk. 4. Aktiekapitalens størrelse svarer til værdien af de aktiver, der overføres fra HT, eller de i stk. 1 nævnte kommuner i fællesskab.

Stk. 5. Aktieselskabet indtræder ved stiftelsen i samtlige de rettigheder og forpligtelser, som følger af HT's udførelse af den i § 1 omtalte almindelige rutekørsel.

Stk. 6. Aktieselskabets optagelse af lån og påtagelse af garantiforpligtelser m.v. henregnes ikke til låntagning m.v. for HT eller for Københavns og Frederiksberg Kommuner samt Københavns, Roskilde og Frederiksberg Amtskommuner.

Stk. 7. For aktieselskabet gælder lovgivningen om aktieselskaber med de ændringer, der følger af denne lov.

§ 3 b. Aktieselskabet overtager på uændrede vilkår driften af den almindelige rutekørsel, der i henhold til § 1 udføres af HT selv.

Stk. 2. Selskabets formål er på et forretningsmæssigt grundlag at udføre buskørsel. Selskabet kan tillige drive anden virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng med busvirksomheden.

Stk. 3. Selskabet kan deltage i driften af andre busvirksomheder, herunder gennem helt eller delvist ejede datterselskaber.

§ 3 c. De tjenestemænd, der ved aktieselskabets overtagelse af HT's busdrift gør tjeneste ved busdriften, bevarer deres ansættelsesforhold til HT. Tjenestemændene er i dette ansættelsesforhold forpligtet til at gøre tjeneste i aktieselskabet.

Stk. 2. Aktieselskabet tilbyder de tjenestemænd, der er omtalt i stk. 1, overgang til ansættelse i aktieselskabet.

Stk. 3. Til de tjenestemænd, der ikke ønsker at overgå til ansættelse i aktieselskabet efter stk.2, udbetaler HT løn m.v. og afholder udgifter til pension i overensstemmelse med de herom fastsatte regler.

Stk. 4. Der træffes nærmere aftale mellem HT og aktieselskabet om aktieselskabets refusion, fra overtagelsen af busdriften, af de lønninger mv., der udbetales i henhold til stk. 3, og indbetalinger af løbende pensionsbidrag til HT for den pensionsalder, som tjenestemændene optjener fra overtagelsen.

Stk. 5. De tjenestemænd, der omfattes af stk. 1 og 3, har på lige fod med aktieselskabets øvrige medarbejdere ret til at vælge medarbejderrepræsentanter til selskabets bestyrelse, og er på tilsvarende måde valgbare til bestyrelsen efter aktieselskabslovgivningens bestemmelser herom.«.

Beslutningsforslag nr. B 2. Fremsat den 12. oktober 1994 af Willy Søvndal (SF), Anne Baastrup (SF), Steen Gade (SF) og Jes Lunde (SF)

Forslag til folketingsbeslutning

om børnepasningsgaranti, afvikling af ventelister og uddannelse af pædagoger

Folketinget opfordrer regeringen til at tage de nødvendige initiativer til, at der senest ved udgangen af 1995 sikres forældre ret til at få

passet deres børn i hvert fald op til 7-års-alderen, og at kommunerne sikres økonomisk mulighed for at opfylde dette krav.

Bemærkninger til forslaget

Almindelige bemærkninger

I januar 1994 stod 16.200 0-6-årige på venteliste til en daginstitution med et her og nu-behov for en plads. Disse forældre er enten henvist til at søge børnepasningsorlov, passe barnet selv eller få pasning i en privat pasningsordning baseret på sort arbejde.

Børnepasningsorloven har hjulpet på småbørnsfamiliernes situation, men kan ikke erstatte en egentlig pasningsgaranti. De forældre, som ønsker at genoptage arbejdet efter endt barselorlov, efterspørger jo en institutionsplads og ikke en mulighed for børnepasningsorlov. Samtidig er usikkerheden om børnepasningen en væsentlig mobilitetshæmmende faktor. Arbejdsmarkedet vil derfor komme til at virke mere fleksibelt, hvis der etableres en pasningsgaranti.

Derfor foreslår SF en lovfæstet garanti for, at forældre kan få deres børn passet i et kommunalt dagtilbud. På den måde gøres der én gang for alle op med den usikkerhed, mange forældre og børn må leve i. Pasningsgarantien er et indgreb i det kommunale selvstyre. Men indgrebet svarer helt til det indgreb, der findes i § 19 i folkeskoleloven, hvorefter kommunen skal give tilbud om plads i skolen.

Børnepasningsgarantien er tættere på at kunne indføres end nogen sinde før. Kommunerne har i de seneste år gjort en stor indsats for at udbygge institutionsområdet. Der er således blevet etableret knap 60.000 nye pladser i perioden januar 1992 - januar 1994. Forslagsstillerne mener derfor, at pasningsgarantien må kunne indføres med udgangen af 1995, hvilket statsministeren også har lovet tidligere.

Forudsætningen for realiseringen af pasningsgarantien med udgangen af 1995 er, at kommunerne sikres den nødvendige økonomi til dette. De foreløbige meldinger om de kommunale budgetter viser, at udbygningen af institutionsområdet er ved at gå i stå. En rundspørge, som dagbladet Politiken har foretaget, viser, at der kun kan regnes med ca. 6.000 nye pladser på 1995-budgettet. Såfremt udbygningen ikke bliver større, vil det igen betyde stigende ventelister og ventetider for småbørnsfamilierne, idet beho-

vet for nye pladser som følge af befolkningsudviklingen er større end 6.000 pladser.

Hertil kommer, at regeringen forventer et fald i brugen af orlov til i alt 40.000 næste år, hvilket nødvendigvis indebærer et markant fald i brugen af børnepasningsorlov. Der er dermed udsigt til betragtelige ventelister i en række kommuner også ved udgangen af 1995. Forslagsstillerne skønner, at med det, der i dag vides om de kommunale budgetter, vil der være ca. 12.500 børn under den skolepligtige alder på venteliste ved udgangen af 1995.

SF er åben for forhandlinger om den præcise måde, hvorpå børnepasningsgarantien gennemføres, men SF's egen model er følgende:

1. Senest den 1. januar 1995 fremsættes forslag til ændring af lov om social bistand, således at loven forpligter kommunerne til at tilbyde dagpasningsforanstaltninger til alle småbørn, hvis forældre ønsker det. Der gives mulighed for, at kommunerne kan undlade at opfylde denne pligt indtil udgangen af 1995, såfremt kommunerne har iværksat en plan om hurtig afvikling af ventelisterne.
2. Kommunerne skal sikres mulighed for at finansiere de merudgifter, der følger af pasningsgarantien. Ved kommende forhandlinger med kommunerne sikres det, at kommunerne også fremover kan finansiere de udgifter, der følger af fortsat børnepasningsgaranti.
3. Senest den 1. januar 1995 udarbejdes en ændring af bekendtgørelsen om kommunernes låntagning og meddelelse af garantier, således at kommunerne med virkning fra denne dato kan optage lån til opførelse af daginstitutioner m.v.
4. Der sikres uddannelse af det nødvendige antal pædagoger, så kvaliteten af pasningstilbudet under en pasningsgaranti bevares.

Ad 1

I lov om social bistand, § 69, stk. 1, er anført:

»Kommunalbestyrelsen skal sørge for, at der er det nødvendige antal pladser på daginstitutioner for