

Licitation af bustrafikken - danske erfaringer

v/ Niels Mortensen, Amtsrådsforeningen

Fra 1979 til 1994 brugte trafikselskaberne uden for HT en standardkontrakt som grundlag for aftaler med de vognmænd (entreprenører), der udførte kørslen. Standardkontrakten var indgået mellem Landsforeningen Danmarks Bilruter, DSB busser og Amtsrådsforeningen. Den sidste standardkontrakt udløb sommeren 1994.

Herefter har en række trafikselskaber udbudt buskørsel i licitation. Det er sket i to omgange, til ikrafttræden sommeren 1994 og sommeren 1995 (VT dog 1.1.1995). I de to runder er i alt 25 pct. af kørslen i trafikselskaberne (HT medregnet) blevet udliceret.

I dette oplæg vil jeg prøve at besvare tre spørgsmål:

Hvordan er det gået rent økonomisk?

Hvem har vundet, og hvem har tabt?

Hvorfor er det gået, som det er?

Lad os først se på selve resultatet af de to udbudsrunder. Det har jeg prøvet at vise i to tabeller:

Tabel 1.

1994-udbud	VT	SYDBUS	RAT	VAT	TRA	NT	I alt
Antal busser	61	45	27	71	39	76	319
I pct. af samlet kørsel	35	27	20	30	56	29	-
Antal pakker	15	4	1	19	5	30	-
Antal tilbud	265	34	27	161	120	211	-
Antal nye entreprenører	1	0	1	2	1	2	7
Antal ophørte entreprenører	8	0	1	6	4	13	32
Pris i forhold til standardkontrakt	-13%	-8%	-6%	-11%	-12%	-8%	-10% ³

Tabel 2.

1995-udbud	STS	FYN	VAFT	NT	I alt
Antal busser	87	110	27	141	365
I pct. af samlet kørsel	50	100	20	39	-
Antal pakker	40	16	17	65	-
Antal tilbud	330	169	217	525	-
Antal nye entreprenører	-	-	2	6	8
Antal ophørte entreprenører	10	4	0	26	40
Pris i forhold til standardkontrakt	-20%	-18%	-13%	-15%	-17%

Der er tale om voldsomme besparelser for trafikskaberne. Man skal huske, at passagererne betaler mindst halvdelen af kørselsudgifterne. Hvis prisniveauet i 1995-udbuddene holder også i fremtiden - og der er naturligvis tale om et stort hvis - vil tilskuddet til trafikskaberne kunne nedsættes med over 30 pct. Eller pengene bruges til at nedsætte billetpriserne, sætte nye ting i værk eller noget helt fjerde. Der er i hvert fald nye muligheder.

Konkurrencen i tilbudsgivningen har været omfattende. Det kan man se af det store antal tilbud pr. pakke.

Men en licitation er også blodig alvor for deltagerne. Over 70 vognmænd (ud af ialt ca. 350) har mistet al kørsel for trafikskaberne. Antallet af nye entreprenører er beskedent, og det dækker i øvrigt over nye firmaer, der er oprettet af eksisterende vognmænd i fællesskab, eller vognmænd med hjemsted i et andet trafikskab.

Færre og større vognmænd

Resultatet af de to udbudsrunder viser med andre ord en kraftig tendens til koncentration i rutebilerhvervet. Det har jeg prøvet at vise i følgende tabeller over fordelingen af busser på entreprenører i samtlige trafikskaber under ét (også HT):

Tabel 3. Antal busser pr. entreprenør

	1993	1994	1995
DSB (Excl. AOS)	449	455	502
Busdivisionen (HT)	675	530	530
Linjebus	158	280	276
Citytrafik	50	90	90
Swebus	0	0	51
Landsdækkende entreprenører	45	34	50
Lokale entreprenører	1.395	1.374	1.254
I alt	2.772	2.763	2.753

Tabel 4. Den relative fordeling af busser pr. entreprenør

	1993	1994	1995
DSB (Excl. AOS)	16	16	18
Busdivisionen (HT)	24	19	19
Linjebus	6	10	10
Citytrafik	2	3	3
Swebus	0	0	2
Landsdækkende entreprenører	2	1	2
Lokale entreprenører	50	50	46
I alt	100	100	100

Umiddelbart synes læseren måske ikke, at tallene viser nogen dramatisk ændring, men man skal huske, at tallene også omfatter den kørsel, der ikke har været udbudt i perioden. Fire ting står dog klart:

- De lokale entreprenører har tabt kørsel med 140 busser. Som ovenfor nævnt dækker det over, at 70 vognmænd har mistet deres kørsel.

- DSB busser har klaret sig godt i licitationerne. Ud over den fremgang, som talene viser, har DSB busser i øvrigt købt aktiemajoriteten i bybusserne i Ålborg.
- De to største svenske rutebilvirksomheder, Linjebus og Swebus, har vundet godt fodfæste med en samlet markedsandel på 12 pct.
- Nye, private landsdækkende entreprenører er kommet ind på markedet med en andel på i alt 5 pct.

Der er altså en klar tendens i retning af, at de store virksomheder vinder frem. Spøger monopolet om hjørnet? Man kan næppe helt afvise risikoen, men jeg mener, at det i givet fald ligger et godt stykke ud i fremtiden. Det danske rutebilerhverv er - sammenlignet med f.eks. Sverige og Norge - stadig præget af mindre virksomheder.

Hvorfor er det gået sådan?

Det er svært at svare på. Der er jo ingen, der ved, hvilke motiver og beregninger der ligger bag det enkelte tilbud (undtagen byderen selv). Men jeg vil gerne pege på en række delforklaringer:

- Standardkontrakten gav en gennemsnitsbetaling, der skulle dække omkostningerne hos både mere og mindre effektive virksomheder. I en licitation er det pr. definition de mere effektive, der får kørselskontrakterne. Det medfører i sig selv en nedsættelse af betalingen.
- Standardkontrakten var for dyr? Det er der jævnligt nogen, der har sagt. Hvis det er rigtigt, vil det også give et vist spillerum for nedsættelse af betalingen.
- Ved udløbet af standardkontrakten skulle trafikselskaberne overtage busserne til en pris, der lå væsentligt over markedsprisen (150-200 000 kr). Det blev derfor i licitationerne stillet som vilkår, at byderne skulle overtage disse busser (til samme pris). Mange af de hidtidige entreprenører kan i deres tilbudsgivning have været tilskyndet til at sikre sig, at de kunne beholde denne gevinst. De har derfor afgivet forholdsvis høje tilbud - og tabt kørslen.
- De store virksomheder har stordriftsfordele ved indkøb af busser og brændstof, finansiering og forsikring. Det er naturligvis ikke uvæsentligt i en licitation.
- De offentlige virksomheder har et bedre kapitalgrundlag end de private? Det er et af de privates væsentligste argumenter. Da der ikke foreligger nogen opgørelse af de privates kapitalforhold, er det svært at afgøre, om det er rigtigt.
- Der er større risikovilje hos de offentlige end hos de private bydere? (Skillelinjen skulle måske gå imellem anonymt ejede og personligt ejede virksomheder)

somheder - altså om byderen kan mærke resultatet på egen lomme.) Det er ikke til at sige, om det er rigtigt. Men DSB busser og privatbanerne har i hvert fald været særdeles aggressive bydere i de to runder.

- Der er sket en rationalisering på grund af den konkurrence, som branchen ikke tidligere har været udsat for. Det er efter min mening hovedforklaringen på prisenfaldet. Byderne er blevet tvunget til at gennemgå omkostningerne med tættekam, overveje nye måder at gøre tingene på o.s.v.

En anden måde at betragte forskellen mellem standardkontraktsystemet og licitation er ved at sammenligne med arbejdsmarkedet. Der er næppe tvivl om, at kollektive overenskomster indebærer et højere gennemsnitligt lønniveau end fri konkurrence mellem arbejdstagerne. Det samme gælder forholdet mellem standardkontrakt og licitation.

Overgangen fra standardkontrakt til licitation vil medføre store ændringer i virksomhedsstrukturen i rutebilbranchen - færre, større virksomheder vil blive tilbage. Det bliver en vanskelig og ofte ubehagelig proces for de involverede.

På den anden side giver besparelserne nye muligheder for den kollektive trafik. Bestyrelserne i trafikselskaberne får et økonomisk råderum, der er væsentligt større, end tilfældet har været i de senere år.

Overenskomster

Rutekørsel er dækket af forskellige overenskomster. Det er ikke uden problemer, når kørslen udliciteres. Det er konflikten i Esbjerg et oplagt eksempel på.

I de hidtidige kørselskontrakter har det været forudsat, at transportkøberen - trafikselskabet - skulle "blande sig uden om" overenskomster og personaleforhold i entreprenørens virksomhed. Såvidt jeg ved, har arbejdsmarkedets parter været enige med Amtsrådsforeningen i denne opfattelse.

Den eneste undtagelse er, at entreprenøren efter både busloven og kørselskontrakten skal udbetale overenskomstmæssig løn - det vil sige løn i overensstemmelse med én af de forskellige offentlige eller private overenskomster.

Overenskomstsystemet på rutebilområdet er temmelig sammensat. Det gælder både organiseringen på arbejdsgiver- og arbejdstagersiden - og dermed også overenskomsterne.

På arbejdsgiversiden er der følgende aktører:

- Rutebilejernes Arbejdsgiverforening (RA)

- Privatbanernes Arbejdsgiverforening
- DSB busser
- Busdivisionen (HT) (forhandler gennem Amtsrådsforeningen)
- Kommunernes Landsforening (kommunale bybusser)

Chaufførsiden:

- SID
- Forbundet af Offentligt Ansatte (FOA) (Trafikfunktionærernes Fagforening, stort set kun den centrale del af Københavnsområdet)
- Dansk Jernbaneforbund (tjenestemænd hos DSB busser)

Det resulterer i følgende overenskomster:

- RA/SID uden for HT
- RA/SID for HT-området (tillægsoverenskomsten)
- Privatbanerne/SID (stort set identisk med RA/SID)
- DSB busser/SID (overenskomstansatte)
- DSB busser/Dansk Jernbaneforbund (tjenestemænd)
- Busdivisionen/SID
- Busdivisionen/FOA
- Kommunernes Landsforening/SID

Efter overgangen til licitation vil der ofte kunne blive tale om at en "kørsel" går fra én overenskomst til en anden. Det sker især i forbindelse med, at en offentlig entreprenør vinder kørsel fra en privat eller omvendt.

Overgang fra én overenskomst til en anden er ikke uden problemer - det er konflikten i Esbjerg en understregning af.

Trafikselskaberne er derfor naturligvis også interesseret i en løsning af disse problemer. Generelt er der vel to mulige løsninger:

- Fælles overenskomst for alle chauffører.
- På forhånd aftalte overgangsordninger ved skift fra én overenskomst til en anden.

Men som ovenfor nævnt må det være arbejdsmarkedets parter ansvar at udmønte de konkrete løsninger.