

Lovforslag nr. L 102. Fremsat den 17. november 1988 af trafik- og kommunikationsministeren (H. P. Clausen)

## Forslag

til

# Lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik

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

§ 2. Selskabets nettoudgift til busdriften dækkes af de i § 1 nævnte kommuner og amtskommuner.

*Stk. 2.* Fordelingen sker i forhold til de indkomster, af hvilke kommunerne og amtskommunerne får indkomstskat for det regnskabsår, bidragene vedrører. De nærmere regler herfor samt for indbetaling af bidragene fastsættes af indenrigsministeren.

*Stk. 3.* Fordelingsnøglen kan fraviges ved aftale, som godkendes af indenrigsministeren.

§ 3. Selskabet foretager løbende offentlig udbud af en del af den i § 1 nævnte buskørsel. Udbud skal første gang ske senest 1. april 1990.

*Stk. 2.* Den kørsel, der på grundlag af udbud udføres for selskabet af andre, skal efter 1. april 1992 altid mindst omfatte 30 pct. af selskabets samlede kørsel, medmindre trafik- og kommunikationsministeren tillader andet.

*Stk. 3.* Kontrakter om kørsel indgås for et tidsrum af højst 8 år.

§ 4. Banetrafik i hovedstadsområdet udføres af DSB og privatbanerne i overensstemmelse med de herom gældende love og bestemmelser med de begrænsninger, der følger af denne lov.

§ 5. Selskabet udarbejder i samarbejde med DSB en samlet plan for den kollektive persontrafik.

*Stk. 2.* Planen skal angive retningslinier for anlæg, linieføring, kørselsomfang og køreplanlægning for den trafik, der udføres som almindelig rutekørsel med bus, af DSB med tog, der alene betjener hovedstadsområdet, og af privatbanerne.

*Stk. 3.* Uoverensstemmelser om planlægningen efter stk. 1-2 kan indbringes for trafik- og kommunikationsministeren til afgørelse.

§ 6. Selskabet fastsætter takster og billetteringssystem for rejser med bus og tog, der alene foretages inden for hovedstadsområdet.

*Stk. 2.* Selskabet kan fastsætte kontrolafgift og ekspeditionsgebyr for passagerer, der ikke foreviser gyldig billet eller kort. Afgift og gebyr kan inddrives ved udpankning.

*Stk. 3.* Selskabet kan fastsætte regler om pligt for rejsende, der ikke er i besiddelse af gyldig billet eller kort, til på forlangende at forevise legitimation med henblik på at fastslå passagerens identitet.

§ 7. Indtægterne fra salg af kort og billetter fordeles mellem selskabet, DSB og de berørte privatbaner på grundlag af takststrukturen og det udførte persontransportarbejde.

*Stk. 2.* De nærmere regler fastsættes i aftaler mellem selskabet og banevirksomhederne. Uoverensstemmelser i forbindelse med aftalernes indgåelse afgøres af trafik- og kommunikationsministeren.

*Stk. 3.* Uoverensstemmelser om aftalernes forståelse og om forudsætningerne for disse kan af hver af parterne indbringes for en voldsretsret, der består af tre medlemmer. Formanden udpeges af præsidenten for Højesteret, me-

dens hver af parterne udpeger et medlem. Voldgiftsrettens afgørelse er endelig.

**§ 8.** Selskabet ledes af en bestyrelse og en direktion. Bestyrelsen har det overordnede ansvar for selskabet, herunder for en økonomisk forsvarlig drift.

*Stk. 2.* Bestyrelsen består af 5 medlemmer. Københavns og Frederiksberg Kommunalbestyrelser samt Københavns, Frederiksborg og Roskilde Amtsråd vælger hver 1 medlem til bestyrelsen samt 1 stedfortræder, der kan indtræde, når medlemmet har forfald. Valgene har virkning for kommunalbestyrelsens funktionsperiode. Et bestyrelsesmedlem eller en stedfortræder kan dog til enhver tid afsættes af den kommunalbestyrelse eller det amtsråd, der har udpeget den pågældende.

*Stk. 3.* Bestyrelsen ansætter en direktion, som varetager den daglige administrative og økonomiske ledelse inden for rammerne af det vedtagne budget. Direktionen ansætter selskabets personale.

**§ 9.** De nærmere regler om selskabets styrelse m.v. fastsættes i en vedtægt, der vedtages af bestyrelsen og godkendes af trafik- og kommunikationsministeren og indenrigsministeren.

*Stk. 2.* Bestyrelsen vedtager selv sin forretningsorden.

*Stk. 3.* Bestyrelsen vælger selv sin formand.

*Stk. 4.* Vederlag til bestyrelsens medlemmer skal godkendes af indenrigsministeren.

**§ 10.** Bestyrelsen er beslutningsdygtig, når mindst fire medlemmer er til stede.

*Stk. 2.* Bestyrelsens beslutninger træffes ved stemmeflertal. Til vedtagelse af selskabets budget, beslutninger i henhold til § 6, stk. 1, dispositioner over fast ejendom, optagelse af lån og påtagelse af garantiforpligtelser kræves dog, at mindst fire medlemmer stemmer for beslutningen.

*Stk. 3.* Bestyrelsens beslutninger indføres i en beslutningsprotokol, der underskrives af samtlige tilstedeværende medlemmer. Et bestyrelsesmedlem, der ikke er enig i bestyrelsens beslutning, har ret til at få sin mening indført i protokollen.

**§ 11.** For selskabets økonomiske forvaltning gælder bestemmelserne i kapitel V i lov om kommunernes styrelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 313 af 20. juni 1984, medmindre andet bestemmes i selskabets styrelsesvedtægt.

*Stk. 2.* Forslag til selskabets årsbudget og flerårige budgetoverslag skal dog udarbejdes af direktionen til selskabets bestyrelse inden den 1. august. Forslaget til årsbudget og flerårige budgetoverslag skal undergives 2 behandlinger i bestyrelsen med mindst 4 ugers mellemrum. 2. behandlingen skal foregå senest den 15. september.

*Stk. 3.* Selskabets årsregnskab udarbejdes af direktionen og forelægges bestyrelsen til godkendelse inden en af indenrigsministeren fastsat frist.

*Stk. 4.* Lov om kommunernes styrelse § 63 om pligt til at meddele oplysninger finder ligeledes anvendelse på selskabets virksomhed.

**§ 12.** Tilsynet med selskabets virksomhed varetages af indenrigsministeren. Lov om kommunernes styrelse § 54, § 55, § 57, § 61, stk. 1-5, og § 61 b, stk. 1, om tilsynet med kommunalbestyrelsens virksomhed finder tilsvarende anvendelse på tilsynet.

**§ 13.** Et medlem af selskabets bestyrelse, der gør sig skyldig i grov tilsidesættelse af de pligter, som den pågældendes hverv medfører, straffes med bøde. Simpel uagtsom pligttilsidesættelse straffes dog ikke.

*Stk. 2.* Påtale efter stk. 1 kan kun ske efter indenrigsministerens begæring.

*Stk. 3.* Sager om overtrædelse af stk. 1 behandles som statsadvokatsager.

**§ 14.** Loven træder i kraft den 1. januar 1990. §§ 8-13 træder dog i kraft den 1. juni 1989 for så vidt angår valg af bestyrelse og dennes forberedelse af selskabets virksomhed, herunder vedtagelse af selskabets budget for 1990. Indenrigsministeren kan fastsætte regler herom.

*Stk. 2.* Lov nr. 270 af 8. juni 1977 om hovedstadsområdets kollektive personbefordring ophæves.

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

#### *1. Lovforslagets baggrund og hovedindhold*

Efter den gældende trafikordning har Hovedstadsrådet ansvaret for den lokale og regionale kollektive persontrafik i hovedstadsområdet med både tog og bus. Lovforslaget om nedlæggelse af Hovedstadsrådet gør det derfor nødvendigt at fastlægge en ny ordning for denne trafik.

Trafikalt set er hovedstadsområdet et sammenhængende bysamfund, især når det gælder den daglige transport mellem boliger og arbejdspladser, og den kollektive trafik har på grund af byområdets størrelse, omfattende  $\frac{1}{3}$  af landets befolkning, og dets tæthed, en større betydning end i det øvrige land.

Selvom Hovedstadsrådet nedlægges, er det derfor både nødvendigt og hensigtsmæssigt at opretholde et sammenhængende kollektivt trafiksystem og at fastholde de særlige kvaliteter, som er opnået i hovedstadsområdet, især passagerernes frie omstigningsret mellem tog og bus, som beror på det fælles takstsystem og den koordinerede planlægning.

Regeringen vil benytte lejligheden til at styrke og effektivisere den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Dette skal ske ved at give buskørslen en mere effektiv ledelsesform og ved at give mulighed for, at en større del af buskørslen udføres af private busvirksomheder efter offentligt udbud. Desuden føres S-togene tilbage til staten, som herved får ansvaret for en styrkelse af den investeringstunge grundstamme i den kollektive trafik, samtidig med at det statslige nettostyringssystem vil tilskynde til en økonomisk effektiv drift.

Dette tilgodeser de synspunkter, som er tilkendegivet i en redegørelse af juni 1988 fra et udvalg under trafikministeren om hovedstadsområdets trafik, om at den gældende trafikordning er administrativ tung og ikke giver en klar opgavefordeling og placering af det økonomiske ansvar. Forslaget imødekommer ligeledes Statsrevisorernes beretning nr. 16 fra 1987 om hovedstadsområdets trafikordning og dens betydning for DSB, hvori der bl.a. peges på, at den nuværende samordning af tog- og bustrafikken er administrativ tung for både DSB og Hovedstadsrådet.

Bustrafikken skal fortsat varetages af Hovedstadsområdets Trafikselskab (HT) og finansieres af Københavns og Frederiksberg Kommuner samt Københavns, Frederiksborg og Roskilde Amtskommuner i fællesskab.

For at sikre, at bustrafikken drives så økonomisk effektivt som muligt, gives HT en ny ledelsesform, idet de fem (amts)kommuner udpeger en bestyrelse, som skal fastlægge de overordnede mål og budgetter, men overlade den daglige ledelse til en direktion efter samme principper, som gælder for private selskaber. Det betyder, at den tunge politiske detailstyring fjernes, og at der gives større frihed til en rationel virksomhedsledelse også i personalemæssig henseende.

Som incitament til større produktivitet og øget omkostningsbevidsthed vil der desuden blive indført en licitationsordning, således at en vis andel af buskørslen skal udbydes i offentlig licitation, og det foreslås, at mindst 30 pct. af bustrafikken skal køres af private busvirksomheder. Samtidig vil den øgede konkurrence kunne påvirke produktiviteten og omkostningsniveauet også for den del af buskørslen, der fortsat drives af selskabet med egne busser.

#### *2. Den gældende trafikordning*

Ved lov nr. 303 af 13. juni 1973 om hovedstadsområdets kollektive personbefordring, jf. Folketingstidende 1972/73, spalte 3640, 4836, 7250, 7639, tillæg A spalte 5705, tillæg B spalte 2465 og 2589, tillæg C spalte 1825, blev det pålagt Københavns og Frederiksberg Kommunalbestyrelse og Københavns, Frederiksborg og Roskilde Amtsråd at stifte et selskab, der skulle stå for bustrafikken i hovedstadsområdet. Selskabet, der fik navnet Hovedstadsområdets Trafikselskab (HT), fik ret til at overtage alle offentlige busvirksomheder inden for området. En ret selskabet gjorde udstrakt brug af. De private busser kørte på koncessioner, og der bestod en mangfoldighed af takster og ruter. Ved det efter loven nedsatte Trafikråds mellemkomst blev disse koncessioner overdraget til HT, mod at selskabet indgik entreprenorkontrakter om fortsat kørsel med vognmændene. Dette gav selskabet mulighed for at indføre et fælles takstsystem

for hele busnettet og at koordinere rutenet og køreplaner. Ved en ændring af denne lov, lov nr. 247 af 12. maj 1976, jf. Folketingstidende 1975/76, spalte 5308, 7457, 9408, 9491, tillæg A spalte 3643, tillæg B spalte 955, tillæg C spalte 447, overtog Hovedstadsrådet driften af trafikelskabet.

I henhold til 1973-loven udarbejdede Trafikrådet i 1976 et forslag til en forening af bane- og busdriften, som blev gennemført ved lov nr. 270 af 8. juni 1977 om hovedstadsområdets kollektive personbefordring, jf. Folketingstidende 1976/77, spalte 1685, 2848, 5256, 5396, tillæg A spalte 4179, tillæg B spalte 803, tillæg C spalte 545. Hensigten med denne lov var at sikre en tilfredsstillende samordning af lokaltrafikken og et effektivt samspil mellem trafikplanlægningen og regionplanlægningen.

Ifølge loven har Hovedstadsrådet ansvaret for bustrafikken, der fortsat drives af HT, og for S-banerne og dieselbanestrækningerne Ballerup – Frederikssund og Hillerød – Helsingør, de såkaldte § 1-baner. Hovedstadsrådet træffer beslutning om driften, herunder om takster, billetteringssystemer, køreplan m.v., og om anlæg og anskaffelse af materiel. DSB udfører banetrafikken og står for anlægsarbejder og materielanskaffelser i overensstemmelse med Hovedstadsrådets beslutninger. Takstkompetencen omfatter også banerne Helsingør–København–Roskilde og videre til Hvalsø, Borup og Tureby, de såkaldte § 4-baner.

Loven gav Hovedstadsrådet mulighed for at lade det fælles takstsystem for busserne gælde også for togtrafikken. Denne ordning gav, som nævnt, passagererne ret til fri omstigning mellem tog og bus. Hovedstadsrådets ansvar for både busser og tog gav desuden Rådet mulighed for at skabe en rationel arbejdsdeling mellem disse, således at busserne primært fungerer som lokaltrafik og tilbringertrafik til togene, som så til gengæld tager sig af de længere rejser.

Med hjemmel i lovens § 6, stk. 1 er der i 1978 indgået en forvaltningsoverenskomst mellem trafikministeren og Hovedstadsrådet om den nærmere ordning af de administrative forhold mellem Rådet og DSB.

Efter lovens § 8 har trafikministeren bemyndigelse til at godkende overenskomster mellem privatbanerne i hovedstadsområdet og Hovedstadsrådet om en ordning for persontrafikken på privatbanestrækninger svarende til den, der gælder efter kapitel 1 i loven for statsbanestrækninger.

Konsekvensen af lovens § 8 bliver herefter for privatbanerne i hovedstadsområdet, at Hovedstadsrådet for så vidt angår de 4 nordsjællandske baner kan få den fulde beslutningskompetence for såvel driften

som for investeringer mod fuld omkostningsdækning til de pågældende baner.

For så vidt angår Østbanen, der løber dels i hovedstadsområdet dels i Storstrøms Amt, kan Hovedstadsrådet kun fastsætte takster og billetteringssystem for lokale rejsende inden for hovedstadsområdet.

Bestemmelsen i § 8 er ikke udnyttet fuldt ud i praksis, idet Hovedstadsrådet kun har indgået overenskomster med de fire baner om fælles takst- og billetteringssystem mod godtgørelse til disse af de dermed forbundne indtægtstab og merudgifter.

### 3. Vurdering af den gældende trafikordning

I den trafikpolitiske redegørelse fra marts 1987 tilkendegav den daværende regering, at en udbygning af indfaldsvejene i hovedstadsområdet ikke ville være hensigtsmæssig, fordi det blot ville flytte problemerne til andre dele af regionen, især de tætte bydele i København, og at problemerne med den stigende biltrafik derfor måtte løses ved overførsel til kollektiv trafik. Det konstateredes samtidig, at Hovedstadsrådet stod overfor en række meget store beslutninger om udbygningen af den kollektive trafik. Ved Folketingets debat om redegørelsen, jf. Folketingstidende 1986/87, spalte 10023–10101, var der et udbredt ønske om, at staten skulle medvirke til, at disse problemer blev løst.

Statsrevisorerne gennemgik som nævnt i beretning nr. 16 fra januar 1987 trafikordningen og pegede især på, at det er vanskeligt at skabe sig overblik over den samlede belastning af statskassen fra hovedstadsområdets kollektive trafik, at ordningen er administrativt tung for både Hovedstadsrådet og DSB, at den handlefrihed, DSB har opnået gennem den statslige budgetreform, ikke har virkning for § 1-banerne, og endelig at reglerne for udmåling af Hovedstadsrådets kompensation til DSB for indtægtstab på § 4-banerne er uhensigtsmæssige.

På denne baggrund nedsatte den daværende trafikminister et udvalg sammensat af repræsentanter for Hovedstadsrådet og en række ministerier, som skulle foretage en samlet vurdering af den fremtidige trafiktilrettelæggelse i hovedstadsområdet og overveje forskellige udviklingsmuligheder for den kollektive trafik frem til år 2000 samt vurdere omkostningerne ved forskellige løsningsforslag og mulighederne for at finansiere disse. Udvalget skulle samtidig vurdere behovet for en revision af det organisatoriske og økonomiske grundlag for trafikordningen og i givet fald komme med forslag til nye bestemmelser. Udvalget afgav sin redegørelse i juni 1988.

I redegørelsen gennemgår udvalget den nuværende trafikordning og peger på en række fordele og

ulemper ved denne. Det er udvalgets opfattelse, at passagererne har oplevet det fælles takstsystem og de samordnede køreplaner som en væsentlig forbedring af den kollektive trafik. Passagertallet på S-banerne steg således med 50 pct. fra 1977 til 1981 og har stort set holdt sig på dette niveau indtil i dag. Selvom også energikrisen havde indflydelse på passagertallet, hersker der næppe tvivl om, at en stor del af stigningen kan tilskrives det fælles takstsystem.

Det er udvalgets opfattelse, at loven har givet anledning til forskellige opfattelser i Hovedstadsrådet og DSB om ansvarsfordelingen. DSB er bevaret som en samlet teknisk og organisatorisk enhed, der udfører trafikken på § 1-banerne som entreprenør for Hovedstadsrådet. DSB er derfor ikke på samme måde som HT underkastet Rådets direkte styring, og Rådet må på baneområdet forlade sig på teknisk ekspertise og rådgivning fra den part, som skal styres.

Hertil kommer, at beslutningsprocedurerne er præget af, at to selvstændige organisationer med forskellige administrative systemer er involveret, og at de regler, som beslutningerne er underlagt, er væsensforskellige, hvilket er blevet yderligere forstærket efter indførelsen af det statslige nettostyringsprincip. Desuden indebærer den økonomiske ordning for § 1-banerne, hvor staten betaler en fast kompensationsydelse til Hovedstadsrådet, som så til gengæld refunderer DSB dets udgifter, ikke nogen form for økonomisk tilskyndelse for DSB til at nedbringe omkostningerne eller at øge indtægterne.

De statslige repræsentanter i udvalget har givet udtryk for, at de problemer, der er forbundet med den nuværende ordning, ikke kan løses ved justeringer i bestående regler, og at ordningen ikke giver DSB nogen tilskyndelse til en økonomisk effektiv drift og ikke sikrer en teknisk fleksibilitet mellem S-togsdriften og den øvrige banedrift. Det er opfattelsen, at Hovedstadsrådet aldrig har accepteret at have det fulde økonomiske ansvar for § 1-banerne, således som det er forudsat i loven, og at Rådet næppe heller kan forventes at ville påtage sig dette ansvar i fremtiden.

Disse repræsentanter anbefaler derfor, at trafikordningen ændres, således at S-togene tilbageføres til staten, idet det er en forudsætning, at det fælles takstsystem bibeholdes, og at køreplanssamarbejdet fortsætter med henblik på en samordning af bane- og bustrafikken.

Hovedstadsrådets repræsentanter i udvalget har taget afstand fra overføring af S-banerne til staten, fordi dette vil nedbryde enheden i den overordnede planlægning og splitte det kollektive trafikapparat i to konkurrerende sektioner. Efter disse repræsentanters opfattelse kan regionplanlægning og fælles styring af et samlet kollektivt trafiksystem ikke adskilles

i et storbysamfund, hvorfor opgaven må varetages af et kommunalt fællesskab, medmindre staten selv ønsker at overtage såvel regionplanlægningen som busdriften og banedriften.

#### 4. Den fremtidige trafikordning

Som en konsekvens af lovforslaget om nedlæggelse af Hovedstadsrådet er det nødvendigt at ændre den gældende trafikordning, som i alt væsentligt bygger på eksistensen af et Hovedstadsråd. Det vil være naturligt samtidig hermed at gøre op med problemerne ved den nugældende trafikordning, således at en ny ordning får en klarere opgavefordeling, virksomhedsøkonomiske ledelsesformer, større konkurrencemoment uden at de opnåede kvaliteter, især den frie omstigningsret mellem tog og bus, fortabes. Videre skal en større del af buskørslen udføres af private vognmænd. Lovforslaget bygger på disse hovedprincipper.

I henhold til lov nr. 114 af 29. marts 1978 om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, jf. Folketingstidende 1977/78, spalte 523, 1158, 7443, 7691, tillæg A spalte 1089, tillæg B spalte 545, 559 og tillæg C spalte 289 drives bustrafikken i de fleste amtskommuner af fællesskommunale trafikelskaber, mens DSB står for togtrafikken.

Denne lovs bestemmelser kan imidlertid ikke overføres direkte, fordi opdelingen på amtskommuner ikke er meningsfuld i forhold til trafikmønsteret i hovedstadsområdet, hvor størstedelen af de daglige boligarbejdsstedsrejser går på tværs af amtsgrænserne. Hertil kommer, at det fælles takstsystem, som er en forudsætning for den frie omstigningsret mellem tog og busser, ikke kan opretholdes uden et trafikelskab omfattende samtlige 5 (amts)kommuner, som kan indgå takstfællesskab med DSB.

Efter lovforslaget skal bustrafikken fortsat varetages af Hovedstadsrådets Trafikelskab, men ledelsen af selvskabet skal forestås af en bestyrelse på 5 medlemmer, som vælges af Københavns og Frederiksberg Kommunalbestyrelser samt Københavns, Frederiksborg og Roskilde Amtsråd.

Denne ledelsesform adskiller sig fra den gældende ordning ved bestyrelsens begrænsede størrelse og ved en direkte repræsentation af de myndigheder, der skal finansiere nettoudgifterne. Det bestemmes desuden, at bestyrelsen alene skal fastlægge de overordnede kvalitetsmål for driften samt fastlægge budgetter og takster, mens ansvaret for den daglige drifts- og anlægstilrettelæggelse, herunder personalestyringen, ligger hos en direktion. Herved kan den nuværende omkostningskrævende politiske detaljstyring undgås.

Hovedstadsrådets Trafikselskab videreføres således, men samtidig foreslås det, at større dele af bus-trafikken i fremtiden skal udføres af andre for selskabets regning.

I modsætning til det øvrige land, hvor trafikvirksomhederne fungerer som administrationsselskaber, der udfører bustrafikken ved hjælp af entreprenørkontrakter med såvel private busvirksomheder som DSB, drives hovedparten af bustrafikken i hovedstadsområdet af HT selv.

Den nuværende entreprenørkørsel i hovedstadsområdet udføres efter en standardentreprenørkontrakt, hvori betalingen er fastlagt. Denne kontraktform giver ikke umiddelbart noget incitament til indbyrdes konkurrence mellem de private busvirksomheder, og produktivitetstigninger og rationaliseringsgevinster kommer således ikke trafikselskabet til gode.

Det er opfattelsen, at en øget konkurrence mellem forskellige trafikvirksomheder, det være sig privat eller offentligt ejede, kan medvirke til en større økonomisk effektivitet både gennem nedbringelse af omkostningerne og forbedringer af produktet. Forslaget indeholder derfor et krav om, at mindst 30 pct. af kørselsomfanget efter 2 ½ år skal udføres af andre efter offentligt udbud, og at en del af kørslen fortsat løbende skal udbydes.

Trafikselskabets nettoudgifter dækkes ligesom Hovedstadsrådets nuværende udgifter af (amts)kommunerne i forhold til beskatningsgrundlaget, medmindre andet aftales mellem parterne.

Trafikvirksomhedernes nettoudgifter finansieres i det øvrige land efter forskellige fordelingsnøgler, hvori kan indgå bl.a. befolkningstal, personkilometer, buskilometer og bustimer, ligesom der findes tilkøbsordninger, hvor en kommune kan købe sig til mertrafik indenfor sit område mod at betale omkostningerne herved.

Bestemmelsen om, at parterne kan aftale en anden fordeling, åbner mulighed for, at den enkelte (amts)kommune, eventuelt efter ønske fra en kommune, kan sikre sig et øget kørselsomfang mod selv at betale omkostningerne herved gennem en ændret byrdefordeling. Herved gives der den enkelte (amts)kommune mulighed for en øget indflydelse på det lokale kørselsomfang.

I overensstemmelse med anbefalingerne fra de statslige repræsentanter i Udvalget om Hovedstadsrådets Trafik indebærer lovforslaget, at § 1-banerne påny henlægges under statens ansvar. Denne ændrede opgavefordeling giver en forenkling af beslutningsprocesserne og en mere entydig ansvarsplacering. Samtidig får staten ansvaret for en styrkelse af S-togstrafikken, der udgør grundstammen i hoved-

stadsrådets kollektive trafik, bl.a. ved en udskiftning af S-togsparken, forøgelse af kapaciteten samt forbedring af infrastrukturen.

Trafikselskabet skal i samarbejde med DSB udarbejde en plan for den kollektive trafik med både tog og bus i hovedstadsområdet. Planen skal sikre den mest rationelle udnyttelse af trafiksystemet, herunder især fastholde og udbygge bussernes funktion som tilbringertrafik til togtrafikken.

Takstfællesskabet og dermed passagerernes frie omstigningsret mellem tog og bus er det centrale element i den gældende trafikordning. Takstfællesskabet er særegent for hovedstadsområdet og er af afgørende betydning for opretholdelsen af det nuværende kvalitetsniveau og dermed for den kollektive trafiks andel af trafikken i området. Selv om opgavefordelingen ændres, viderefører lovforslaget derfor takstfællesskabet.

Trafikselskabet får, ligesom Hovedstadsrådet har haft det, den fulde kompetence til at fastsætte taksterne. Selskabet og dermed de lokale myndigheder får hermed fortsat en væsentlig indflydelse på den samlede kollektive trafik og kan påvirke såvel passager-tilgangen som indtægterne både for selskabet selv og for banevirksomhederne. Dette giver selskabet et særligt ansvar for, at takstfastsættelsen ikke udhuler banevirksomhedernes indtægtsgrundlag.

Takstfællesskabet nødvendiggør, at takstindtægterne fordeles mellem selskabet og banevirksomhederne. Efter den nugældende ordning for § 1-banerne får Hovedstadsrådet alle indtægterne og afholder til gengæld alle DSBs udgifter hertil. § 4-banerne er allerede underkastet en form for indtægtsfordeling, idet Hovedstadsrådet kompenserer DSBs indtægststab på disse baner. Indtægtskompensationen reguleres efter DSBs takster i det øvrige land, men ikke for ændringer i passager-tilgangen. Begge disse ordninger lider således af den skavank, at de ikke inddrager det af trafikvirksomhederne ydede transportarbejde i beregningerne, og derfor heller ikke giver virksomhederne noget økonomisk incitament til serviceforbedringer. § 1-ordningen giver desuden ikke DSB noget incitament til at effektivisere driften. Ordningerne er da også, som nævnt, blevet kritiseret såvel af Statsrevisorerne som af Udvalget om Hovedstadsrådets Trafik.

For privatbanerne gælder under den nuværende ordning en særlig indtægtskompensationsordning i henhold til overenskomster mellem Hovedstadsrådet og disse.

Efter forslaget skal indtægtsfordelingen afspejle det af virksomhederne ydede transportarbejde. Dette vil tilskynde virksomhederne til at søge at få flere passagerer og til at holde omkostningerne nede.

### 5. Økonomiske og administrative konsekvenser.

Ved vedtagelsen af den gældende lov blev det tilkendegivet, at trafikordningen skulle være byrdefordelmæssigt neutral, og at staten derfor som kompensation for overførslen af ansvaret for § 1-banerne til Hovedstadsrådet skulle betale et årligt tilskud til Rådet. Tilskuddet skulle modsvare statens nettosparelse ved Hovedstadsrådets overtagelse af ansvaret for § 1-banerne. Tilskuddet blev ved lovens vedtagelse fastsat til i alt 246 mio. kr. bestående af en investeringsandel på 133 mio. kr. i 1976-prisniveau og en driftsunderskudsandel på 113 mio. kr. i 1975/76-prisniveau. Det samlede tilskud var i 1987 på 539 mio. kr., som beregningsmæssigt kan opdeles i en anlægsdel på 271 mio. kr. og en driftsdel på 268 mio. kr. Kompensationsydelsen udbetales fra en særlig konto på indenrigsministerens budget på finansloven for at markere, at Hovedstadsrådet frit kan afgøre, hvilke kollektive trafikformål kompensationsydelsen skal anvendes til.

Da ansvaret for § 1-banerne ved lovforslaget tilbageføres til staten, bortfalder den nuværende statslige kompensation, og beløbet overføres derfor fra indenrigsministerens til trafikministerens totalramme. Selv om Hovedstadsrådet ikke i alle årene har anvendt den fulde anlægskompensation til baneinvesteringer, må denne ændring efter sit indhold betragtes som byrdefordelmæssigt neutral.

Takstindtægterne skal efter forslaget fordeles mellem trafikselskabet, DSB og de berørte privatbaner. Fordelingsnøglen, der er nærmere beskrevet under de specielle bemærkninger til § 7, indebærer, at takstindtægterne fordeles mellem selskabet og banevirksomhederne i forhold til det af parterne udførte persontransportarbejde og den gældende takststruktur. Den detaljerede udformning af fordelingsnøglen vil blive fastlagt ved aftaler mellem trafikvirksomhederne.

En foreløbig vurdering kan foretages på grundlag af et regneeksempel, der viser, hvorledes fordelingen ville have været efter henholdsvis den nye og den gamle trafikordning i 1987, hvorfra der foreligger passagertællinger og regnskabstal. Regneeksemplet viser, jf. bilag 1 og 2, at hvis ordningen havde været gældende i 1987, ville takstindtægterne have været fordelt med 862 mio. kr. til selskabet, 631 mio. kr. til DSB og 28 mio. kr. til privatbanerne. Den fremtidige fordeling vil i overensstemmelse med sigtet med det valgte fordelingsprincip variere i forhold til det udførte persontransportarbejde og takststrukturen.

Tages det som forudsætning, at den nuværende trafikordning er neutral for Hovedstadsrådet med hensyn til driften, kan Rådets nettoudgifter til bane-driften beregnes, og disse beregnede nettodriftsudgif-

ter modsvarer i princippet DSBs takstindtægter ved den nye ordning. Det forudsættes herved, at der kan ses bort fra Rådets varierende udnyttelse af anlægskompensationen til baneinvesteringer.

Benyttes disse principper, kan Hovedstadsrådets nettodriftsudgift til DSB for 1987 beregnes til 619 mio. kr. Sammenlignes dette beløb med de beregnede takstindtægter til DSB samme år på 631 mio. kr., er den nye ordning i alt væsentligt byrdefordelmæssigt neutral i forholdet mellem selskabet og DSB og dermed mellem (amts)kommunerne og staten.

Privatbanerne får efter de overenskomster, de har indgået med Hovedstadsrådet i henhold til den gældende lov, en kompensation for mistede takstindtægter. Privatbanernes takstkompensation var i 1987 32 mio. kr. Beregnet efter de nye regler ville privatbanernes andel af takstindtægterne i 1987 have været 28 mio. kr.

Byrdefordelingen mellem selskabet og DSB og mellem selskabet og privatbanerne kan først opgøres endeligt på grundlag af de indgåede aftaler og de til den tid aktuelle tal. De byrdefordelmæssige ændringer, som den nye ordning giver anledning til, vil blive udlignet over bloktilskuddene efter de herom gældende regler.

Der blev ikke afsat ekstra personaleressourcer i forbindelse med indførelsen af den nuværende trafikordning i 1978. Ordningen har imidlertid, som også påpeget af Statsrevisorerne, givet anledning til et betydeligt administrativt merarbejde både i Hovedstadsrådet og i DSB. Lovforslaget indebærer derfor, at der administrativt vil kunne spares ressourcer både i selskabet og i DSB. DSB skønner at kunne spare 20 årsværk inden for det administrative område.

Den nye ledelsesform for trafikselskabet og anvendelsen af en offentlig udbudsordning for buskørslen vil give væsentlige produktivitetsforbedringer og derfor både økonomiske og personalemæssige besparelser for selskabet og dermed også for (amts)kommunerne, der finansierer selskabet.

### 6. Høring

Lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt til høring hos de berørte myndigheder og organisationer.

#### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

##### *Til § 1*

Efter forslagens § 1 opretholdes Hovedstadsrådets Trafikselskab som det selskab, der skal varetage den almindelige rutekørsel i hovedstadsområdet.

I henhold til forslag til lov om ophævelse af lov om et hovedstadsråd overtager (amts)kommunerne fra 1.

januar 1990 Hovedstadsrådets aktiver og passiver, herunder garantiforpligtelser m.v., bortset fra de aktiver og passiver, der kan henføres til Hovedstadsområdet's Trafikselvskab, således at disse forbliver i selskabet.

Ved nærværende forslag sker der ingen ændring i ejerforholdet til selskabet, men når Hovedstadsrådet nedlægges, må den øverste styrelse ændres.

#### Til § 2

I henhold til forslaget § 2, stk. 1, afholdes selskabets nettoudgifter af de 5 (amts)kommuner. Udgifterne fordeles i forhold til indkomstskattegrundlaget, jf. stk. 2. Dette svarer til den hidtil gældende ordning for Hovedstadsrådet. De nærmere regler fastsættes af indenrigsministeren.

Bestemmelsen i stk. 3 giver adgang til ændret fordeling af udgifterne. Herved gives der mulighed for øget trafikbetjening i de enkelte kommuner, såfremt en (amts)kommune måtte ønske et højere serviceniveau og er villig til at påtage sig udgifterne herved.

#### Til § 3

I henhold til lov nr. 114 af 29. marts 1978 om den lokale og regionale kollektive personbefordring udenfor hovedstadsområdet er der i de fleste amtskommuner oprettet fælleskommunale trafikselvskaber, der virker som administrationselskaber for al regelmæssig buskørsel i vedkommende amtskommune. Selve kørslen udføres af private busvirksomheder og DSB som entreprenører for trafikselvskaberne på grundlag af en såkaldt Standardentreprenørkontrakt.

I modsætning hertil har Hovedstadsrådet sit eget driftsselskab, Hovedstadsområdet's Trafikselvskab, og der anvendes kun i mere begrænset omfang private busvirksomheder som entreprenører.

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 Hovedstadsområdet's Trafikselvskab selv.

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

Udbuddet kan ske i form af udbud af bustimer og/eller buskilometer, og det vil være trafikselvskabets afgørelse, hvor kørslen skal finde sted, idet der herved skabes mulighed for en rationel tilrettelæggelse af buskørslen. Udbuddet kan videre foretages således, at HT eller de private vognmænd stiller materiel og anlæg til rådighed. Selskabet har idag kontrakter med en række private vognmænd, der udfører kørsel for selskabet. Ifølge kontrakterne, der udløber den 31. marts 1990, har HT ret og pligt til at overtage den private vognmands virksomhed, såfremt denne i kontraktperioden eller ved udløbet heraf ønsker at afhænde virksomheden.

Da Hovedstadsområdet's Trafikselvskab som nævnt i det væsentlige selv har udført buskørslen i området, og således er dimensioneret til et betydeligt driftsomfang, kan der kun blive tale om gradvist at overlade mere af trafikken til andre. Det er derfor foreslået, at udbud skal ske gradvist begyndende senest 1. april 1990, og således at efter 1. april 1992 skal altid mindst 30 pct. af selskabets samlede kørsel udføres af andre, medmindre trafik- og kommunikationsministeren tillader andet.

Da der skal ske løbende udbud af en del af kørslen, således at konkurrenceelementet fastholdes, foreslås det i stk. 3, at kontrakter om kørsel kan indgås for et tidsrum af højst 8 år, hvorefter der skal foretages nyt udbud af denne kørsel. Det forudsættes derfor, at kontrakterne om kørsel indeholder bestemmelse om, at selskabet ved kontraktens udløb har ret til at udbyde den af kontrakten omfattede kørsel.

Af hensyn til materielafskrivningerne må kontrakterne med andre have en vis varighed. Det er derfor ikke muligt at fastsætte størrelsen af den kørselsmængde, der årligt skal udbydes. Gennem bestemmelsen om, at mindst 30 pct. af selskabets samlede kørsel skal udføres af andre, er det imidlertid sikret, at en vis del af kørslen løbende vil blive udbudt, ligesom selve det forhold, at det gennem licitationerne bliver oplyst, til hvilke priser andre end selskabet selv kan køre, vil tilskynde ledelsen til at udbyde mest mulig trafik, idet den ellers vil blive udsat for kritik.

#### Til § 4

Nedlæggelse af Hovedstadsrådet nødvendiggør en ændring af de siden 1977 gældende bestemmelser, hvorefter Hovedstadsrådet træffer beslutning om anlæg og drift af S-togene og banerne Hillerød-Helsingør og Ballerup-Frederikssund, § 1-banerne. Efter forslaget henlægges disse baner under staten, jf. de almindelige bemærkninger, hvorved de ligesom DSB's øvrige baner nu vil komme ind under statens nettostyringssystem.



Rammerne for driften af disse baner vil blive indeholdt i de årlige bevillingslove, hvorved Folketinget på ny får fuld indflydelse på den meget betydelige del af DSB's trafik, der udgøres af den lokale togtrafik i hovedstadsområdet omfattende 1/3 af landets befolkning.

Folketinget vil gennem de årlige bevillingslove bestemme de samfundsmæssige hensyn, der skal tages i betragtning både for området selv og for dette set i sammenhæng med det øvrige land. Staten vil således på ny få kompetencen vedrørende anlæg, materielanskaffelser og driftsomfang og derved få mulighed for at styre og styrke den kollektive persontrafik i hovedstadsområdet.

Nettostyringssystemet vil tilskynde DSB til en økonomisk effektiv drift, ligesom der åbnes mulighed for en teknisk fleksibilitet mellem S-togsdriften og den øvrige banetrafik.

Som det imidlertid fremgår af bestemmelserne i §§ 5 og 6 og bemærkningerne hertil, bevares og videreføres det hidtidige samarbejde om planlægningen samt takstfællesskabet. Efter forslagens § 6 om det fælles takstsystem er det trafikelskabet, der fastsætter taksterne og billetteringssystemet for rejser med bus og tog, der alene foretages inden for hovedstadsområdet.

Bestemmelserne i § 42 i lov nr. 245 af 8. juni 1977 om DSB om trafik- og kommunikationsministerens og Folketingets Finansudvalgs kompetence til at fastsætte DSB's takster gælder derfor ikke for togrejser, der udelukkende foretages inden for hovedstadsområdet. Det samme gælder bestemmelserne i § 7 i DSB-loven om passagerer, der rejser uden gyldig billet eller kort. De hertil svarende bestemmelser for DSB's banetrafik i hovedstadsområdet og privatbanerne vil blive fastsat af trafikelskabet i medfør af forslagens § 6.

#### Til § 5

Efter forslaget udarbejder trafikelskabet i samarbejde med DSB en samlet trafikplan for den kollektive persontrafik i hovedstadsområdet.

Planen skal indeholde en rækkefølge for etablering af nye overordnede anlæg og materielanskaffelser. Planen skal sikre koordinering af trafikbetjeningen i henseende til den overordnede linjeføring, frekvens (kørselshyppighed), korrespondance mellem tog og bus og driftsperiode. Det skal herved undgås, at der sker uhensigtsmæssig konkurrence mellem tog og bus, og der skal tilstræbes en optimal udnyttelse af hvert af de to trafikmidler. Planen skal endvidere beskrive, hvorledes trafikken i hovedstadsområdet forholder sig til trafikken med tog og bus til og fra området.

Det hidtidige samarbejde om køreplanerne for den kollektive persontrafik med tog, DSB's og privatbanernes, og bus forudsættes videreført som hidtil med togbefordringen som grundstammen i trafikken. Køreplanerne vil omfatte såvel de lokale tog inden for hovedstadsområdet som de regionaltog på Sjælland, der har standsning inden for dette.

Det foreslås i stk. 3, at uoverensstemmelser om planlægningen afgøres af trafik- og kommunikationsministeren.

I indenrigsministerens lovforslag om ændring af forskellige lovbestemmelser som følge af nedlæggelsen af Hovedstadsrådet foreslås det, at regionplanerne i hovedstadsområdet udarbejdes med særlig hensyntagen til den kollektive trafikplan for området. Dette indebærer, at der skal ske en koordination af regionplanerne med den kollektive trafikplan, således at byudviklingen fortsat bygges op omkring de radiale jernbaner, og arbejdspladserne koncentrerer omkring stationer med høj betjeningsfrekvens, bl.a. i centralkommunerne.

#### Til § 6

Efter vedtagelsen af lovene fra 1973 og 1977 gennemførte Hovedstadsrådet en koordinering og gennemgribende forenkling af taksterne for den kollektive trafik i hovedstadsområdet. De mange busselskaber, som tidligere selv havde bestemt taksterne, indgik nu i et fælles takstsystem, der fra 1978 også omfattede lokale rejsende med DSB i hovedstadsområdet, og som betød fri omstigningsret mellem busser og tog. Med 1977-lovens ikrafttræden blev ansvaret for den kollektive persontrafik i hovedstadsområdet samlet i Hovedstadsrådet, der fuldt og helt fik kompetencen til at fastsætte taksterne, og som fik alle takstindtægterne.

Med lovforslaget videreføres det fælles takstsystem mellem tog og bus. Taksterne fastsættes af selskabet. Herigennem får (amts)kommunerne, der finansierer selskabet, fortsat en afgørende indflydelse på såvel passagertal som økonomien i trafikvirksomhederne. Det forudsættes, at det i de i § 7 omhandlede aftaler fastslås, at selskabet ikke foretager takstændringer uden høring af DSB.

For rejsende med DSB's tog til, fra og igennem hovedstadsområdet gælder DSB's takster som hidtil.

Der består en aftale mellem DSB og Hovedstadsområdets Trafikelskab, hvorefter månedskort til rejser med tog ind og ud af hovedstadsområdet har gyldighed til befordring med selskabets busser inden for dette samt til befordring med privatbanerne i området. Denne aftale forudsættes videreført.

Takst- og billetteringssystemet for S-banerne er baseret på, at passagererne selv påser, at den pågældende

de billet eller kort er gyldig til den rejse, der foretages. Systemet er indført for at give passagererne mulighed for hurtig adgang til perroner og tog uden sinkende billetkontrol især i myldretiden og for at spare væsentlige personaleudgifter, som i modsat fald måtte dækkes gennem øgede billetpriser eller øget skattetilsvær. For at motivere passagererne til ikke at søge at unddrage sig betaling eller fuld betaling må passagerne i mangel af gyldig billet eller kort betale en særlig forhøjet pris betegnet »kontrolafgift«.

Hjemmel til at opkræve den særlige forhøjede betaling findes i 1977-lovens §§ 1 og 4, hvorefter Hovedstadsrådet fastsætter takster og billetteringsystem for den lokale persontrafik med DSB's tog inden for hovedstadsområdet.

Da selskabet ifølge forslaget fastsætter takster og billetteringsystem gives der i stk. 2 hjemmel til at opkræve kontrolafgift for busser, DSBs tog og for privatbanerne. Afgiften vil tilfalde hhv. selskabet eller den banevirksomhed, der opkræver afgiften.

Oprævningen af kontrolafgiften er forbundet med betydelige administrative omkostninger, når den ikke betales straks i tog eller bus, hvorfor der gives hjemmel til at opkræve et ekspeditionsgebyr, når passagererne senere må erindres om betalingen. Endvidere foreslås det, at afgift og gebyr kan inddrives ved udpantning.

Det foreslås i stk. 3, at selskabet kan fastsætte regler om, at rejsende, der ikke er i besiddelse af gyldig billet eller kort, har pligt til på forlangende af forevisning af legitimation, således at deres identitet kan fastslås.

Der kan selvfølgelig ikke på nogen måde blive tale om strafansvar for passagerer, der ikke er i besiddelse af legitimation, da et sådant ansvar ville kunne ramme passagerer, der ganske uagtsomt har glemt kort eller legitimationspapirer.

### Til § 7

Formålet med lovforslaget er, at trafikkselskabet og banevirksomhederne skal være organisatorisk og økonomisk selvstændige enheder, der selv har det direkte ansvar for driften, og som selv hæfter gevinsterne ved rationalisering, sparede udgifter og serviceforbedringer, ligesom virksomhederne hver især skal have fordel af at tiltrække flere kunder. For at sikre dette beregnes trafikvirksomhedernes andel af takstindtægterne efter lovforslaget ud fra det persontransportarbejde, som hver virksomhed yder, og altså uden kobling til udgiftsniveauet.

De samlede takstindtægter udgør nu ca. 1500 mio. kr. årligt og dækker ca. halvdelen af de samlede udgifter til den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Derfor er valget af fordelingsnøgle meget væsentligt for selskabets og banevirksomhedernes økonomi.

Den præcise indtægtsfordeling fastlægges gennem aftaler mellem parterne, idet trafikministeren afgør eventuelle uenigheder i forbindelse med aftalernes indgåelse. I aftalerne fastlægges det detaljerede grundlag for indtægtsfordelingen, herunder hvilke tællinger og hvilke regnskabsmæssige opgørelser, der skal foretages, samt bestemmelser om revision af aftalerne.

Fordelingsnøglen, der skal indgå i aftalerne, skal tilgodes følgende hensyn:

- den skal være entydig og enkel at administrere,
- den skal basere sig på det udførte transportarbejde og de faktiske takster, og derved give incitament til at tiltrække flere passagerer,
- den skal sikre, at generelle ændringer i takstniveauet ikke afgørende ændrer på fordelingen af indtægterne mellem trafikvirksomhederne, og
- den skal tilskynde til en hensigtsmæssig arbejdsdeling mellem tog og bus.

Fordelingsnøglens hovedprincipper skal være følgende:

Gennem tællinger registreres, hvor mange rejser der foretages, og hvordan de er fordelt på transportmidler. Videre undersøges det, hvilken billet- eller korttype der anvendes på rejserne.

På baggrund heraf beregnes det, hvad den gennemsnitlige faktiske pris er for såvel rene togrejser og busrejser som kombinerede tog- og busrejser, og når rejsetallene kendes, kan indtægterne til hver trafikvirksomhed beregnes.

Indtægterne, der kan henføres til rene togrejser eller busrejser, går ubeskåret til henholdsvis banevirksomhederne og selskabet. Indtægter, der opstår ved kombinerede tog- og busrejser, fordeles i samme forhold som forholdet mellem de gennemsnitlige priser på rene togrejser og busrejser. Med den gældende takststruktur vil trafikkselskabet få 42 pct. og DSB 58 pct. af takstindtægterne for disse rejser.

Denne fordeling giver selskabet en relativt stor del af indtægterne ved kombinerede rejser i forhold til det udførte transportarbejde. Dette giver selskabet incitament til at opretholde og videreudbygge tilbringerlinier til banerne frem for at oprette længere parallelgående ruter, der konkurrerer med disse.

Denne fordelingsnøgle lever op til de angivne principper. Den baserer sig på de faktiske takster og på entydigt fastlagte størrelser på baggrund af tællinger, hvis tilrettelæggelse og gennemførelse aftales mellem parterne. Herudover vil flere passagerer til den enkelte virksomhed give denne en større andel af provenuet, og beregninger viser, at den er robust over for ændringer i det generelle takstniveau, således at indtægtsfordelingen virksomhederne imellem ikke påvirkes heraf i væsentligt omfang. Modellen er end-

videre forholdsvis robust også overfor ændringer i takststrukturen; det vil sige prisrelationen mellem korte og lange rejser og overgang fra zonetakster til afstandstakster. Væsentlige ændringer heri eller større ændringer i passagertallene vil dog kunne forrykke indtægtsfordelingen mellem trafikvirksomhederne og dermed også byrdefordelingen mellem (amts)kommunerne og staten.

I bilag 1 og 2 er beregnet, hvorledes indtægtsfordelingen mellem trafikvirksomhederne ville have været, hvis ordningen havde været gældende for 1987 ud fra de foreliggende tællinger og regnskaber.

Indtægter af speciel rutekørsel og turistkørsel tilfalder selskabet ubeskåret. Indtægterne af togekørsel, der udføres for bestillerens regning, eller som udføres som led i et samlet rejse- eller besøgsarrangement omfattende samtlige deltagere, tilfalder banevirksomhederne ubeskåret.

I henhold til forslaget's stk. 2 skal de nærmere regler om indtægtsfordelingen mellem trafikkselskabet og banevirksomhederne fastsættes i aftaler mellem disse.

Udover fordelingsnøglen må aftalerne indeholde bestemmelser om en række forhold, der har nær forbindelse med takstniveauet og takststrukturen. Dette gælder f.eks. indførelse af nye billetteringssystemer, bestemmelser om befordring af ældre, børn og unge, adgang til medtagelse af cykler etc.

Da der således vil kunne ske ændringer i indtægtsdannelsen og i parternes udgifter til trafikken, skal det af aftalerne fremgå, at disse er indgået på grundlag af den nuværende takststruktur, befodringsbestemmelser, billetteringssystem etc.

Der skal endvidere i aftalerne optages bestemmelser, hvorefter hver af parterne, trafikkselskabet og banevirksomhederne, kan kræve genforhandling af aftalerne eller ændringer i disses enkelte bestemmelser, når der enten er tale om ændringer af forholdene, således som de forelå ved aftalernes indgåelse, eller der senere er indtrådt omstændigheder, der ikke var forudset eller havde kunnet forudses ved aftalernes indgåelse, men som er af væsentlig betydning for parterne i økonomisk, praktisk eller teknisk henseende.

Det er ikke muligt på forhånd at opregne samtlige de forhold, der kan gøre det påkrævet for en eller begge parter at kunne kræve aftalerne ændret, ligesom det ikke på forhånd er muligt nærmere at anføre kriterier for, hvornår ændringerne er så væsentlige, at parterne skal kunne gøre dem gældende.

Aftalernes indhold er af så væsentlig betydning for statens økonomi og for privatbanernes, at det foreslås, at trafik- og kommunikationsministeren afgør uoverensstemmelser i forbindelse med disses indgåelse.

Når der derimod er tale om uoverensstemmelser om, hvorvidt en af parterne kan påberåbe sig, at forudsætningerne for aftalerne ikke er de samme som ved indgåelsen eller senere på grund af nye uforudsete forhold er bristede, eller når der måtte opstå uenighed om fortolkningen af aftalerne, ville det være kritisabelt, om ministeren, som DSB's øverste forvaltningschef, skulle kunne afgøre disse spørgsmål.

Det er derfor foreslået, at uoverensstemmelser om andet end selve aftalernes indgåelse af hver af parterne kan kræves afgjort ved voldgift.

Den part, der måtte få medhold hos voldgiftsretten, vil herefter kunne kræve nye aftaler indgået.

Uoverensstemmelser om disses indgåelse afgøres herefter af trafik- og kommunikationsministeren i henhold til forslaget's stk. 2.

Det vil være muligt at sammensætte voldgiftsretten, således at denne vil være kompetent til både at afveje de retlige hensyn og tage stilling til de økonomiske og tekniske forhold, der måtte foreligge i den for voldgiften indbragte sag.

Endelig forhindrer adgangen til voldgift, at en af parterne påføres økonomiske tab.

Voldgiftsrettens kendelse, der er endelig, skal foreligge senest 4 måneder efter, at en part har begæret retten nedsat, medmindre voldgiftsretten og parterne enes om andet.

Herved undgås det, at en voldgiftsbehandling kan blive til væsentlig økonomisk skade for en af parterne.

#### Til § 8

For at sikre en effektiv ledelse foreslås det, at selskabets bestyrelse alene skal bestå af 5 medlemmer, idet hver kommune henholdsvis amtskommune, udpeger 1 medlem. På denne baggrund er det fundet hensigtsmæssigt, at der udpeges stedfortrædere for bestyrelsesmedlemmerne. En stedfortræder kan indtræde i bestyrelsen i tilfælde, hvor et medlem er forhindret i at deltage i et møde. Ved et medlems udtræden af bestyrelsen tilkommer det den kommunalbestyrelse eller det amtsråd, der har udpeget medlemmet, at udpege et nyt medlem.

Det foreslås, at bestyrelsesmedlem og stedfortræder til enhver tid kan afsættes af den kommunalbestyrelse eller det amtsråd, som har valgt de pågældende. Endvidere skal medlemmet og stedfortræderen vælges ved begyndelsen af hver ny kommunal valgperiode, hvorved det sikres, at de pågældende altid har et flertal bag sig.

Bestyrelsen ansætter direktionen for selskabet. Der gives direktionen administrativ og økonomisk frihed til at drive selskabet inden for rammerne af det af be-

styrelsen årligt vedtagne budget. Endvidere ansætter direktionen selskabets personale.

#### *Til § 9*

De nærmere regler for selskabets virksomhed fastsættes i en vedtægt, der skal godkendes af indenrigsministeren og trafik- og kommunikationsministeren. Ændringer i vedtægten skal ligeledes godkendes af indenrigsministeren og trafik- og kommunikationsministeren.

#### *Til § 10*

Beslutninger i bestyrelsen træffes ved almindelig stemmeflertal, idet dog vedtagelse af budget, beslutninger i henhold til § 6, stk. 1, og om fast ejendom, lån o.lign. skal træffes med kvalificeret majoritet. Adgangen til optagelse af lån vil kunne begrænses ved regler udstedt af indenrigsministeren i henhold til § 12.

Af hensyn til muligheden for at håndhæve bestyrelsesmedlemmernes ansvar, jf. bemærkningerne til §§ 12 og 13, skal bestyrelsens beslutninger indføres i beslutningsprotokol, hvorved det kan konstateres, hvilke bestyrelsesmedlemmer der er ansvarlige for de truffne beslutninger.

#### *Til § 11*

Da den del af selskabets udgifter, der ikke finansieres ved takstbetaling, skal afholdes af de deltagende kommuner og amtskommuner, er det fundet hensigtsmæssigt, at selskabets budgetter og regnskaber udarbejdes i overensstemmelse med regler, der gælder for budgetlægning og regnskabsaflæggelse i kommuner og amtskommuner. Dette indebærer bl.a., at selskabets budget skal underkastes to behandlinger i bestyrelsen. Selskabets budgetforslag kan herved blive forelagt de pågældende kommunalbestyrelser og amtsråd i tiden mellem 1. og 2. behandlingen.

Af hensyn til budgetbehandlingen i de deltagende kommuner og amtskommuner er fristerne for udar-

bejdelsen og vedtagelsen af selskabets budget dog fremrykket i forhold til kommunernes budgetbehandling.

Der gives endvidere indenrigsministeren hjemmel til at foreskrive formen for selskabets årsbudget, flerårige budgetoverslag og regnskab.

#### *Til § 12*

Det foreslås, at selskabet underkastes tilsyn af indenrigsministeren, og at indenrigsministeren tillægges de samme reaktionsmuligheder, som de kommunale tilsynsmyndigheder har over for kommuner og amtskommuner. Der gives indenrigsministeren hjemmel til at fastsætte regler om selskabets låntagning. Det er ikke fundet hensigtsmæssigt at lade den kommunale styrelseslovs § 67 om løntilsyn finde anvendelse for selskabets personale.

#### *Til § 13*

Bestemmelsen svarer til de bestemmelser om strafansvar, som gælder for kommunalbestyrelsesmedlemmer, jf. § 61 c i lov om kommunernes styrelse.

#### *Til § 14*

Det foreslås, at loven skal træde i kraft den 1. januar 1990 samtidig med nedlæggelsen af Hovedstadsrådet.

Dog foreslås det, at §§ 8-13 træder i kraft allerede 1. juni 1989, således at der allerede på dette tidspunkt udpeges en bestyrelse for selskabet, der herefter forbereder selskabets virksomhed fra 1. januar 1990, herunder vedtager budget for selskabet fra tidspunktet for Hovedstadsrådets nedlæggelse og indgår aftaler med banevirksomhederne i henhold til § 7. Selskabets bestyrelse får dog først fra 1. januar 1990 ansvaret for selskabets virksomhed.

Det forudsættes, at Hovedstadsrådets Trafiksel-skab er sekretariat for bestyrelsen indtil 1. januar 1990.

## Bilag 1

## Beregning af Hovedstadsrådets nettodriftsudgifter til DSB i 1987

### HR's regnskab 1987 for bus- og togtrafik

<i>Udgifter</i>	<i>Mill. kr.</i>
Busdrift (HT busser) .....	1367
Busanlæg (HT busser) .....	86
Jernbanedrift (§ 1 baner) .....	754
Jernbaneanlæg (§ 1 baner) .....	204
Betaling § 4 baner .....	138
Privatbanedrift, indtægtstabserstatning .....	32
Privatbanedrift, kommunalt tilskud .....	7
Betaling til busentreprenører .....	232
Ikke fordelte udgifter (handicapkørsel, renter, moms m.v.) .....	55
Udgifter i alt .....	<u>2875</u>

<i>Indtægter</i>	
Amtskommunale bidrag til HR .....	770
Statsligt bidrag til HR, drift .....	268
Statsligt bidrag til HR, anlæg .....	271
Takstindtægter .....	1521
Kompensation for mistede reklameindtægter .....	5
Andre indtægter .....	40
Indtægter i alt .....	<u>2875</u>

### Hovedstadsrådets nettodriftsudgifter til DSB i 1987

	<i>Mill. kr.</i>
HRs dækning af DSBs omkostninger til § 1-baner .....	754
HRs kompensation for DSBs indtægtstab på § 4-banerne .....	138
HRs samlede betalinger til DSB .....	<u>892</u>
Den statslige driftskompensation til HR .....	÷ 268
DSB kompensation for reklameindtægt til HR .....	÷ 5
HRs nettodriftsudgifter til DSB .....	<u>619</u>

## Bilag til f. t. l. om hovedstadsområdets kollektive persontrafik

## Bilag 2

## Fordeling af takstindtægterne i 1987 – et regneeksempel

I det følgende er det ud fra tilgængelige regnskabs- og trafiktal beregnet, hvordan takstindtægterne ville have været fordelt i 1987, hvis den foreslåede fordelingsnøgle havde været gældende.

På grundlag af trafiktællinger, rejsehjemmelundersøgelser og regnskabstal kan det samlede antal lokale rejser i hovedstadsområdet opgøres. I 1987 udførtes i alt 256 mill. lokale rejser med tog og bus. Hertil kommer 3 mill. abonnementskortrejser ind og ud af hovedstadsområdet på kombinerede HT-DSB-kort.

De 256 mill. lokale rejser fordeler sig på følgende måde mellem HT, DSB og privatbanerne:

Mill. rejser	Solo	Kombinerede			I alt <sup>1)</sup>
		DSB/PB	DSB/Bus	PB/Bus	
DSB-togrejser .....	57	2	53	–	112
HT-busrejser .....	140	–	53	1	194
Privatbanerejser .....	3	2	–	1	6

<sup>1)</sup> Kolonnen summerer ikke til 256 mill., da kombinerede rejser er talt med to gange.

De gennemsnitlige priser for de betalte rejser er beregnet til følgende:

Togrejser	7,09 kr.
Busrejser	4,91 kr.
Kombinerede	7,89 kr.

Ifølge forslaget går indtægterne fra de rene tog- og busrejser ubeskåret direkte til den udførende virksomhed. Indtægterne fra kombinerede rejser fordeles i samme forhold som forholdet mellem de gennemsnitlige priser på rene tog- og busrejser, henholdsvis 7,09 kr. og 4,91 kr. Indtægten fra en kombineret tog- og busrejse på 7,89 kr. deles således med 58 pct. til DSB henholdsvis privatbanerne og 42 pct. til busselskabet, mens indtægterne fra kombinerede pri-

vatbane- og DSB-togrejser fordeles ligeligt mellem banevirksomhederne.

De samlede takstindtægter udgør i alt 1521 mill. kr. og fordeles efter ovenstående fordelingsnøgle således:

DSB .....	631 mill. kr.
HT .....	862 mill. kr.
Privatbanerne .....	28 mill. kr.