

### 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 forslaget § 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.