

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 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-