

- Staten står for langt størstedelen af togtrafikken og banenettet og fastsætter taksterne i togtrafikken (undtaget de amtsbaner som ikke overgår til statsligt niveau).
- Al bus trafik forudsættes som i dag primært udført på kontrakt med private busvognmænd. Det eksisterende billetsamarbejde mellem bus og tog fortsættes i den nye struktur baseret på den aftalemødel, der i dag anvendes uden for hovedstadsområdet. Herigennem sikres, at der ved takstfastsættelsen opnås en rimelig balance i dækningsbidraget for henholdsvis bus- og togtrafikken.
- På længere sigt skal der arbejdes for, at der opnås et mere enkelt og ligetil takstsystem i den kollektive trafik. Målet er på sigt at etablere et fælles takstsystem for hele den kollektive trafik i landet. Denne målsætning skal ses i sammenhæng med planerne om etableringen af et landsdækkende elektronisk rejsekort.
- Takstudviklingen underlægges en begrænsning, således at taksterne fremover ikke i gennemsnit må stige mere end pris- og lønudviklingen.
- I lovgivningen om trafikkselskaber fastsættes, hvornår takststrukturen skal være fastlagt og taksterne underlagt den nævnte begrænsning.«

Lovforslaget indebærer, at den nuværende lovgivning om kollektiv trafik, som består af to love, lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik og lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, erstattes med én ny lov om trafikkselskaber, som skal gælde for hele landet.

Samtidig ophæves lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne, idet bestemmelserne overføres i tilpasset form til dette lovforslag. Endvidere overføres bestemmelserne om rutekørsel fra lov om buskørsel, således at bestemmelserne om rutekørsel samles i én lov. Busloven vil herefter alene regulere adgangen til erhvervet.

2. Den gældende lovgivning om kollektiv trafik

Som nævnt i afsnit 1 er den kollektive trafik reguleret af to love, lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, jf. lovbekendtgørelse nr. 493 af 16. juni 1995 med senere ændringer, og lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik, jf. lovbekendtgørelse nr. 492 af 16. juni 1995 med senere ændringer. Disse to love foreslås ophævet i forbindelse med lovforslaget.

Hovedstadsområdets kollektive persontrafik med bus og privatbaner varetages i dag af Hovedstadens Udviklingsråd. Hovedstadens Udviklingsråd har siden 1. juli 2002 været forpligtet til at foretage udbud

af buskørslen (dvs. almindelig rutekørsel, vandbusdrift og individuel handicapkørsel). Hovedstadens Udviklingsråd har takstkompetencen for alle rejser med bus og tog inden for hovedstadsområdet, herunder også for togrejser med DSB og DSB S-tog og for metrorejser med Ørestadsselskabet. Billetindtægterne skal deles mellem Hovedstadens Udviklingsråd, DSB og DSB S-tog og Ørestadsselskabet. I forbindelse med Ørestadsselskabets driftsstart har det vist sig vanskeligt at foretage denne deling af billetindtægterne, idet lovgrundlaget ikke entydigt redegør for, hvordan metroen skal indplacere i dette system.

Uden for hovedstadsområdet har det været op til amtskommunerne og mindst en tredjedel af kommunerne inden for amtet at beslutte, om der skulle oprettes et fælleskommunalt trafikkselskab. I dag er der oprettet trafikkselskaber i Nordjyllands Amt, Viborg Amt, Vejle Amt, Ribe Amt, Sønderjyllands Amt, Vestsjællands Amt og Storstrøms Amt. I Ringkøbing, Fyn og Århus Amter har amtskommunerne ansvaret for den regionale kollektive bustrafik, mens kommunerne har ansvaret for den lokale trafik.

Langt størstedelen af den kollektive bustrafik er i dag drevet af busvognmænd på udbudte entreprenørkontrakter. Uden for hovedstadsområdet har der dog ikke i lovgivningen været krav om, at busdriften skal sendes i udbud, og der har derfor været mulighed for egenproduktion, som fx i Århus Kommune ved Århus Sporveje.

3. Lovforslagets indhold

3.1. Oprettelse af trafikkselskaber

Lovforslaget gør det obligatorisk for regionerne at oprette trafikkselskaber. Alle kommuner skal deltage i et trafikkselskab, og ingen kommune kan deltage i mere end ét trafikkselskab.

Forberedelsesudvalgene for regionerne er ansvarlige for, at der med virkning fra 1. januar 2007 i hver region oprettes mindst ét trafikkselskab. Forberedelsesudvalgene for regionerne bestemmer således trafikkselskabernes geografiske udbredelse på baggrund af høring af sammenlægningsudvalgene for de kommuner, der sammenlægges den 1. januar 2007 og kommunalbestyrelserne for de kommuner, der ikke sammenlægges. Desuden iværksætter forberedelsesudvalgene for regionerne en procedure omkring udpegning af en bestyrelse for trafikkselskaberne.

Trafikkselskaberne kan imidlertid også etableres på tværs af to regioner, hvis de to berørte regionsråd er enige om en sådan konstruktion. I første omgang vil