

det være forberedelsesudvalgene i de to regioner, som bestemmer en sådan konstruktion.

Trafikkselskaberne oprettes af regionerne med henblik på, at de kan varetage lokal og regional offentlig servicetrafik. Det forventes, at der samlet set oprettes et mindre antal trafikkselskaber i de tre regioner vest for Storebælt, som vil have større geografisk udstrækning end de nuværende fælleskommunale trafikkselskaber. Der vurderes at være visse stordriftsfordele ved store trafikkselskaber, fx i forbindelse med udbud og køreplanskoordinering. De nye større kommuner vil have god mulighed for indflydelse i de enkelte trafikkselskaber og forventes således at have interesse i, at der ikke oprettes små trafikkselskaber.

I Region Sjælland og Region Hovedstaden etableres et samlet trafikkselskab, der dækker de to regioners geografiske område, bortset fra Bornholm.

For så vidt angår Bornholm foreslås, at det er Bornholms Regionskommune, der varetager de opgaver vedrørende offentlig servicetrafik, som i det øvrige land varetages af trafikkselskaberne. Bornholms Regionskommune kan vælge at oprette et trafikkselskab i henhold til de almindelige regler om kommuners mulighed for at henlægge opgaver til kommunale selskaber eller selv at varetage opgaven.

Eventuelle senere ændringer af trafikkselskabernes geografiske område, fx etablering af flere eller færre trafikkselskaber, sker efter fælles forslag fra de berørte regionsråd samt berørte trafikkselskabers bestyrelser og repræsentantskaber og efter godkendelse af trafik- og energiministeren og indenrigs- og sundhedsministeren.

3.2. *Trafikkselskabernes organisering*

Trafikkselskabernes bestyrelse udpeges af henholdsvis regionsrådet og kommunalbestyrelserne inden for trafikkselskabets område. De kommunale repræsentanter udpeges af selskabets kommunale repræsentantskab, hvor alle de deltagende kommuner hver har en repræsentant. Dette gælder også, hvis trafikkselskabet omfatter to regioner, hvor de deltagende kommuner på tværs af regionsgrænsen hver har en repræsentant i repræsentantskabet.

Udgangspunktet er, at trafikkselskabet ledes af en bestyrelse på højst ni medlemmer, hvoraf de syv medlemmer vælges af repræsentantskabet og to vælges af regionsrådet. Hvis trafikkselskabet omfatter to regioner, vælger hver regionsråd et medlem til bestyrelsen. Antallet af regionale medlemmer kan dog i særlige tilfælde overstige to, men må ikke udgøre et flertal i bestyrelsen.

I trafikkselskabet på Sjælland udpeger regionsrådet for Region Hovedstaden og regionsrådet for Region Sjælland hvert ét medlem til bestyrelsen.

Trafikkselskabets repræsentantskab udpeger de kommunale medlemmer til bestyrelsen. Hver kommunalbestyrelse vælger et medlem til trafikkselskabets repræsentantskab. Repræsentantskabet skal godkende trafikkselskabets vedtægter. Endvidere skal repræsentantskabet godkende trafikkselskabets finansieringsform, dvs. den måde, hvorefter de deltagende parter yder tilskud til trafikkselskabets drift. Det enkelte trafikkselskab kan derudover vælge at fastsætte bestemmelser i vedtægterne om, at repræsentantskabet skal have yderligere opgaver.

Sammensætningen af trafikkselskabets repræsentantskab og dets opgaver adskiller sig fra de repræsentantskaber, der i dag eksisterer i nogle af de fælleskommunale trafikkselskaber. Repræsentantskabets rolle i de eksisterende fælleskommunale trafikkselskaber er meget forskellige. I nogle tilfælde er repræsentantskabet rådgivende for bestyrelsen, mens det i andre tilfælde godkender regnskab, budget og takster.

Regionsrådet udpeger de regionale medlemmer til bestyrelsen. Regionsrådet skal ligesom repræsentantskabet godkende trafikkselskabets vedtægter. Endvidere skal regionsrådet ligesom repræsentantskabet godkende trafikkselskabets finansieringsform, dvs. den måde, hvorefter de deltagende parter skal yde tilskud til trafikkselskabets drift.

Det fremgår af bestemmelserne om finansiering, at ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end det forholdsmæssige forbrug af trafikkselskabets ydelser, samt at regionen ikke kan forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til at sikre trafikbetjening af regional betydning.

Trafik- og energiministeren og indenrigs- og sundhedsministeren vil i standardvedtægten fastsætte bindende regler for kommunernes og regionernes vetoret i forbindelse med finansieringsproblemer.

3.3. *Trafikkselskabernes finansiering*

Den primære indtægtskilde for trafikkselskaberne er indtægter fra passagererne. Passagerindtægterne vil dog ikke kunne dække alle trafikkselskabernes udgifter, og det er derfor nødvendigt med et tilskud fra de deltagende kommuner og regionen eller regionerne i trafikkselskabet.

Som udgangspunkt sigtes mod, at tilskuddet fordeles mellem de enkelte parter i forhold til deres fordele af trafikkselskabets ydelser, hvilket giver en hensigtsmæssig incitamentsstruktur i forhold til tilrettelæggelse af trafikkselskabets drift.