

Kommunernes fordele af trafikkselskabets ydelser kan defineres på flere måder. Det mest hensigtsmæssige skønnes at ville være kommunernes forbrug opgjort efter indbyggernes faktiske brug af trafikkselskabets transport. En sådan opgørelsesmetode skønnes dog ikke praktisk mulig med de nuværende systemer.

Det foreslås, at trafikkselskaberne i de jysk-fynske regioner selv aftaler fordelingen af opgaverne mellem regionen og kommunerne. Det forventes, at trafikkselskaberne vil vælge en model, hvor regionen bliver økonomisk ansvarlig for privatbanerne samt et overordnet regionalt busnet, der forbinder bycentre uden banebetjening i hver sin kommune, mens kommunerne finansierer alle lokale ruter og den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede.

På grund af en meget uens kommunal og trafikalk struktur i trafikkselskabet for Sjælland foreslås tilskuddet fordelt efter en metode, der relaterer trafikproduktionen til de enkelte kommuner og regioner i samarbejdet. Der anvendes følgende objektive fordelingsnøgler, jf. § 3, stk. 3:

- Regionerne har det økonomiske ansvar for privatbanerne.
- Regionerne har det økonomiske ansvar for et regionalt busnet, som forbinder bycentre uden indbyrdes banebetjening.
- Regionerne finansierer alle de fælles udgifter i trafikkselskabet, som ikke kan henføres til de enkelte busruter, som fx køreplanlægning, udbud af trafik, kundecentre m.v.
- Kommunerne har det økonomiske ansvar for alle ruter, som kun forløber internt i en kommune.
- Kommunerne samarbejder om de øvrige busruter, som berører to eller flere kommuner, idet udgifterne deles af kommunerne i forhold til deres gensidige pendlingsomfang, dog således at det kørselsomfang i en kommune, som overstiger kørselsomfanget i den anden kommune, betales af den kommune med det største kørselsomfang.
- Kommunerne har det økonomiske ansvar for individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede.

Kommunerne og regionerne kan i konkrete tilfælde aftale at fravige ovennævnte fordelingsprincipper, såfremt særlige forhold taler herfor, og alle parter er enige herom, fx hvor en rute internt i en kommune har speciel interesse for andre kommuner, jf. § 3, stk. 4

3.4. Trafikkselskabernes opgaver

Efter forslaget vil det være trafikkselskaberne, der står for opgaver vedrørende offentlig servicetrafik i

form af almindelig rutekørsel inden for det enkelte trafikkselskabs område.

Ved offentlig servicetrafik forstås trafik, som private virksomheder ikke ville påtage sig i egen forretningsmæssig interesse eller i hvert fald ikke i samme omfang eller på samme vilkår, jf. pkt. 3.6.

Ved almindelig rutekørsel forstås kørsel, der er åben for alle. Kørslen skal udføres regelmæssigt i en bestemt trafikforbindelse, jf. § 19. Typisk vil kørslen foregå i henhold til en forud fastsat og offentliggjort køreplan. Bestemmelserne om almindelig rutekørsel gælder for ethvert motorkøretøj uanset størrelse i modsætning til bestemmelserne om speciel rutekørsel, som kun gælder, for så vidt kørslen udføres med busser, jf. lovforslagets § 20, stk. 1. Den almindelig rutekørsel, som trafikkselskaberne fremover skal varetage, vil dog typisk foregå med bus, men som nævnt er det ikke et krav. Befordres der kun bestemte kategorier af personer, betegnes kørslen som "speciel rutekørsel".

I forlængelse af varetagelse af opgaven vedrørende offentlig servicetrafik i form af almindelig rutekørsel varetager trafikkselskaberne også andre opgaver i tilknytning til den offentlige servicetrafik. Det drejer sig om fastlæggelse af takster og billetteringssystemer og koordinering og planlægning. Derudover er det trafikkselskabernes opgave at varetage individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede.

Endvidere kan trafikkselskaberne på privatbaneområdet virke som trafikkkøbere og infrastrukturforvaltere samt deltage i de selskaber, der udfører jernbanevirksomhed. Omfanget af opgaven på privatbaneområdet afhænger af, hvilke privatbaner der overføres til trafikkselskaberne, idet det alene fremgår af aftalen om strukturreformen, at privatbanerne i hovedstadsområdet overdrages til trafikkselskabet på Sjælland, mens det beror på en konkret vurdering og drøftelse med regionsrådene, om privatbanerne i det øvrige land skal overdrages til trafikkselskaberne.

Det vil efter lovforslaget ikke længere være muligt for kommunerne selv at varetage opgaver vedrørende offentlig servicetrafik – bortset fra Bornholms Regionskommune. Ansvar for indkøb af offentlig servicetrafik er efter lovforslaget samlet i trafikkselskaberne.

Trafikkselskaberne vil endvidere have mulighed for egenproduktion af bustrafik inden for egne rammer, jf. at myndigheders egenproduktion er undtaget fra såvel forsyningsvirksomhedsdirektivets og forordning 1191/69's regler, jf. afsnit 7.

Det forventes, at den altovervejende del af den trafik, som trafikkselskaberne skal varetage, fortsat vil blive udført på kontrakt med private busvognmænd.