

fra de berørte trafiksselskabers bestyrelser, repræsentantskaber og regionsråd for, at trafik- og energiminister og indenrigs- og sundhedsministeren kan behandle henvendelsen.

Til § 2

Det foreslås i stk. 1, at et trafiksselskabs bestyrelse som udgangspunkt højst kan have ni medlemmer. Trafik- og energiministeren kan dog dispensere herfra, hvis særlige forhold gør sig gældende. Det vil fx være tilfældet i den situation, hvor alle kommuner på nær to i et trafiksselskab vest for Storebælt vil kunne få en plads i bestyrelsen, hvis antallet af bestyrelsesposter udvides til elleve. I alle tilfælde skal antallet af bestyrelsesmedlemmer være et ulige antal.

Medlemmerne til trafiksselskabets bestyrelse vælges blandt de deltagende kommuners kommunalbestyrelser og de deltagende regioners regionsråd.

Det foreslås i stk. 2, at der som udgangspunkt er to regionale repræsentanter i bestyrelsen. Trafik- og energiministeren kan dog i særlige tilfælde tillade, at antallet af regionale repræsentanter i bestyrelsen overstiger to. Det kan fx komme på tale i tilfælde, hvor trafiksselskabet omfatter kommuner fra to regioner, og hvor trafiksselskabet omfatter et væsentligt større geografisk område af en region end af en anden region. Dog må de regionale repræsentanter ikke udgøre et flertal i bestyrelsen i forhold til de kommunale repræsentanter. For så vidt angår trafiksselskabet på Sjælland udpeger regionsrådet for Region Hovedstaden og regionsrådet for Region Sjælland hver én repræsentant til bestyrelsen.

Det foreslås i stk. 3, at kommunalbestyrelserne i de deltagende kommuner vælger et repræsentantskab for trafiksselskabet, der består af ét medlem fra hver af de deltagende kommuners kommunalbestyrelser. Repræsentantskabets opgaver er at udpege de kommunale medlemmer til bestyrelsen, godkende trafiksselskabets vedtægter og godkende trafiksselskabets finansieringsform, dvs. den model, hvorefter de deltagende parter skal yde tilskud til trafiksselskabets drift.

Det vil være hensigtsmæssigt, at de kommunalt udpegede medlemmer af bestyrelserne repræsenterer forskellige geografiske egne inden for trafiksselskabets område. Dette gælder i særlig grad trafiksselskabet på Sjælland, som ved sin oprettelse dækker et stort geografisk område, men kan også blive tilfældet for de øvrige trafiksselskaber alt afhængigt af, hvor mange trafiksselskaber der oprettes.

Det foreslås i stk. 4, at det enkelte trafiksselskab selv fastsætter sine vedtægter på baggrund af en standardvedtægt, der udarbejdes af Trafik- og Energiministeri-

et og Indenrigs- og Sundhedsministeriet. Hermed sikres selskabet mulighed for at tilpasse selskabets anliggender til specifikke, lokale forhold, således at der kan skabes de bedst mulige trafikale løsninger for borgerne.

Trafiksselskabets vedtægter skal godkendes af repræsentantskabet og de berørte regionsråd og derefter af trafik- og energiministeren og indenrigs- og sundhedsministeren, som bl.a. påser, at eventuelle ufravigelige bestemmelser i standardvedtægten er iagttaget.

Det foreslås i stk. 5, at den standardvedtægt, som trafik- og energiministeren og indenrigs- og sundhedsministeren udarbejder, vil kunne indeholde ufravigelige bestemmelser, fx stemmeregler i forbindelse med vedtagelse af budgettet.

Til § 3

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1 fastlægger trafiksselskabets finansiering til at være indtægter fra salg af kort og billetter m.v. samt et tilskud fra de deltagende kommuner og regioner. Trafiksselskabet vil således have mulighed for at få indtægter fra salg af køreplaner, salg af reklamepladser i busser og andre lignede ydelser med tilknytning til transportopgaven. Efter §§ 27 og 28 om rejsekort og rejseplan har trafiksselskaberne tillige mulighed for at oppebære indtægter på deres engagement i Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S i form af omsætningsafgift og udbetaling af udbytte.

Der sigtes mod, at tilskuddet fordeles mellem de enkelte parter i forhold til deres brug af trafiksselskabets ydelser, hvilket giver en hensigtsmæssig incitamentsstruktur i forhold til tilrettelæggelse af trafiksselskabets drift.

Det foreslås i stk. 2, at trafiksselskaber vest for Storebælt selv bestemmer fordelingen af tilskuddet mellem de deltagende parter. Fordelingen af tilskuddet skal tage hensyn til, at ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end det forholdsmæssige forbrug af trafiksselskabets ydelser, herunder individuel handicapkørsel. Fordelingen af tilskuddet skal ligeledes tage hensyn til, at regionerne ikke kan forpligtes til at bidrage med mere end udgifterne til privatbaner og et busnet af regional betydning samt den hertil svarende andel af selskabets administrationsomkostninger.

Det foreslås i stk. 3, at tilskuddet til trafiksselskabet på Sjælland dækkes af de deltagende regioner og kommuner. De to regioner bidrager med et tilskud svarende til udgifterne for busruter af regional betydning og privatbanerne samt udgifter til fælles administration og drift af selskabet. Kommunerne bidrager med udgifterne til de lokale busruter. Lokale busruter,