

andre kommuner, fastlægges placeringen og tidsrummet alene af den pågældende bys kommunalbestyrelse, jf. dog § 6.

Det i stk. 2 omtalte tidsrum kan afgrænses til myndighedstrafik, f.eks. kl. 6-10 eller 6-15 mandag til fredag.

Ad stk. 3. Der forudsættes etableret et elektronisk kontrolsystem, således at betalingsringen ikke virker hæmmende for trafikafviklingen.

Til § 3

Afgiftens størrelse skal indrettes, så det sikres, at det f.eks. koster mindst det samme, som det typisk koster at anvende den kollektive trafik. Prisen for et evt. månedskort til betalingsringen bør således ikke være mindre end prisen for et netkort til det pågældende områdes trafikselskab.

Til § 4

En adskillelse af trafikfonden og kommunens øvrige økonomi, herunder driften af den kollektive trafik, skal sikres for at fremme formålet med trafikfonden, jf. § 7.

Til § 5

Da de trafiktætte områder ikke altid er begrænset

til én kommune og det derfor kan være hensigtsmæssigt at lade ringen gennemskære flere kommuner, åbnes der hermed mulighed for fælles beslutning herom mellem flere kommuner.

Til § 6

De kommuner og amtskommuner, hvis borgere i større omfang skal passere betalingsringen, betragtes som berørte. De bør derfor have mulighed for at få indflydelse på den nærmere udformning af betalingsringen. Hvis det i stk. 2 omtalte veto nedlægges og uenigheden ikke kan afklares gennem forhandling mellem parterne, afgøres sagen af trafikministeren med henblik på at fremme lovens formål.

Til § 7

Trafikfondens midler forudsættes primært anvendt til kvalitative forbedringer af den kollektive trafik i området, f.eks. til investeringer i ny infrastruktur og nyt materiel til den kollektive trafik. Midlerne skal således ikke anvendes til almindelig drift og vedligeholdelse. En mindre del af midlerne kan anvendes til afhjælpning af f.eks. støjgener. Dog må det understreges, at dette ikke berører statens og kommunens eksisterende forpligtelser på dette område.