

## Bemærkninger til lovforslaget

### *Almindelige bemærkninger*

Etablering af en rabatordning for efterlønsmodtagere ved benyttelse af offentlig transport er et led i opfølgningen af en del af aftalen (mellem Socialdemokratiet, Venstre, Det Konservative Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og CentrumDemokraterne) om anvendelsen af satsreguleringspuljen 1996.

Der blev ved aftalens indgåelse afsat 15 mill. kr. i 1996 og 30 mill. kr. i hvert af årene 1997 – 1999 til ordningen.

Det foreslås, at personer, der modtager efterløn, skal kunne få befordringsrabat ved befording omfattende af lov om hovedstadens kollektive persontrafik og lov om den lokale og regionale personbefordring uden for hovedstadsområdet.

Befordringsrabatten ydes ved benyttelse af offentlig transport inden for lokalområdet. Ordningen indebærer, at der gives 50 pct. rabat på den ordinære pris på abonnementskort, hvortil der er knyttet krav om personlig brug og legitimation i form af billede m.v.

Det enkelte trafikkselskab eller den enkelte amtskommune eller kommune afgør inden for lovens rammer rabatordningens konkrete udformning, herunder anvendelse af brugsperioder, svarende til hvad der i det enkelte trafikkselskab gælder for pensionister.

Rabatordningen er forhandlet med de kommunale organisationer.

### *Økonomiske og administrative konsekvenser*

Der er som en del af aftalen om udmøntning af satsreguleringspuljen 1996 afsat 15 mill. kr. i 1996 og 30 mill. kr. i hvert af årene fra 1997 til 1999 til ordningen.

Det forudsættes, at disse midler kan finansiere ordningen, og at udgifterne til ordningen ikke må overstige 30 mill. kr. på årsbasis.

Ud fra foretagne beregninger vurderes det, at ordningen som foreslået kan holdes inden for den ovenfor anførte ramme.

Da skønnet over andelen af efterlønsmodtagere, der vil benytte ordningen, er forbundet med nogen usikkerhed, forudsættes det, at ordningen tages op til årlig revision, første gang senest ved udgangen af 1997. Revisionen sker særligt med henblik på at vurdere, om der er behov for at tilpasse den i § 2 fastsatte procentsats til ordningens økonomiske ramme. I tilfælde af udgifterne for 1997 overstiger de afsatte 30 mill. kr., forudsættes det dog, at den uforbrugte del af midlerne fra 1996 kan overføres til dækning af udgifterne i 1997.

Det er valgt at give de transportansvarlige en refusion svarende til 90 pct. af den ydede rabat, da denne refusionsprocent ud fra beregninger må vurderes at dække de transportansvarliges nettoudgifter ved rabatordningen, herunder administrationen af ordningen.

Loven må forventes at medføre en administrativ merbelastning for Direktoratet for Arbejdsløshedsforsikringen.

### *Miljømæssige og erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Lovforslaget har ikke miljømæssige eller erhvervsøkonomiske konsekvenser.

### *Forholdet til EU-retten*

Det fremgår af Artikel 1, stk. 6, i Rådets forordning (EØF) nr. 1893/91 af 20. juni 1991 om ændringer af forordning (EØF) nr. 1191/69 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med grebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje, at de kompetente myndigheder i en medlemsstat – inden for personbefordring – kan undlade at anvende forordningens bestemmelser om bl.a. indgåelse af kontrakter om offentlig tjeneste på befordringsvederlag og -vilkår, som er pålagt i en eller flere sociale gruppers interesse.

Forslaget har derudover ikke EU-retlige aspekter.