

Rejseplanen A/S finansieres pt. af de tilsluttede parter ud fra en fordelingsnøgle efter passagerindtægter.

3.2. Indhold

Lovforslaget indeholder hjemmel til, at amtskommuner og kommuner, de fælleskommunale trafikelskaber, HUR, Ørestadsselskabet samt DSB, som samarbejder om at udvikle og drive elektroniske systemer for oplysning om rejsetider og rejseplanlægning, kan indgå aftaler i tilknytning hertil, herunder om kommerciel anvendelse af adgangen til systemet. Overskud kan udbetales som udbytte til parterne i samarbejdet.

Lovforslaget giver Rejseplanen hjemmel til at kunne indgå samarbejdsaftaler med private om fx integration med andre elektroniske systemer, således at selskabet vil kunne oppebære en indtjening – fx i form af en omsætningsafgift for en sådan benyttelse. Der er ikke mulighed for at indgå sådanne aftaler efter kommunalfuldmagtsreglerne og det er derfor nødvendigt med en særlig lovhjemmel. Endvidere hjemler lovforslaget adgang til, at Rejseplanen får adgang til at udbetale udbytte til sine aktionærer, hvilket heller ikke er muligt efter kommunalfuldmagtsreglerne og derfor ligeledes kræver en særlig lovhjemmel.

DSB nævnes i lovforslaget for fuldstændighedens skyld, jf. bemærkningerne oven for i pkt. 2.2. til § 7 a.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Ingen

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget har været forelagt Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering, som har vurderet, at forslaget ikke indeholder væsentlige administrative konsekvenser for erhvervslivet. Det er derfor ikke blevet testet i et virksomhedspanel eller lignende.

6. Miljømæssige konsekvenser

Ingen.

7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

8. Høring

Lovforslaget er sendt til høring hos de myndigheder og organisationer, der fremgår af bilag 1 til lovforslaget.

Høringssvarene vil blive fremsendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Ordnningen er en transportordning for personer, der som følge af deres bevægelseshandicap har behov for hjælpemidler og som følge deraf ikke kan benytte den almindelige offentlige transport - selv om transportmidlet måtte være handicapvenligt indrettet. Ved svært bevægelseshæmmede forstås kørestolsbrugere og personer, der bruger ganghjælpemidler som kryk-

kestokke og gangbukke og lignende. Svært bevægelseshæmmede, der har behov for, men – fx på grund af et synshandicap – ikke anvender et ganghjælpemiddel, er også omfattet af ordningen. Personer, der har invalidebil, er ikke udelukket fra transportordningen. Det samme gælder plejehjemsboere.

Andre grupper af handicappede end svært bevægelseshæmmede er ikke omfattet af ordningen, jf. afsnit 1.1, men bestemmelsen udelukker ikke, at amtskommuner og trafikelskaber kan tilbyde andre grupper af handicappede at deltage i ordningen.