

Det drejer sig om DSB, samtlige trafikskaber og de amtskommuner og kommuner, hvor der ikke er oprettet trafikskaber. Der er givet mulighed for, at øvrige parter, herunder private, på et senere tidspunkt kan blive aktionærer.

Stort set samtlige udbydere af kollektiv trafik leverer i dag information om køreplaner mv. til Rejseplanen. Rejseplanen er åben for alle udbydere af kollektiv trafik.

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 trafikskaber, 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 ovenfor 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 (L 105) var været sendt til høring hos de myndigheder og organisationer, der fremgår af bilag 1 til lovforslaget.

Høringssvarene blev fremsendt til Folketingets Trafikudvalg den 26. november 2004 ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne gav 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.	