

*Kørsel over amtsgrænser*

Kørslen skal kunne foregå over amtsgrænser. Amtskommuner og trafikselskaber har allerede i dag en forpligtelse til at indgå aftaler med de tilstødende amtskommuner om tilrettelæggelsen af den amtsoverskridende kørsel. Denne forpligtelse foreslås opretholdt, således at brugerne også har krav på kørsel til et tilstødende amt. Dog kan der stilles krav om, at denne kørsel skal bestilles i særlig god tid forinden. Ved tilstødende amtskommuner forstås de amtskommuner, der grænser op til det pågældende amt enten ved land eller ved en broforbindelse. Dette svarer til amtskommuners ansvar for den øvrige kollektive trafik, hvor de også har en forpligtelse til at tilbyde kollektiv trafik på tværs af amtsgrænserne.

*Kørsel skal bestilles i rimelig tid*

Brugerne skal bestille kørsel i rimelig tid, således at amtskommunerne eller trafikselskaberne har mulighed for at tilrettelægge og planlægge kørslen. Der vil typisk være tale om flere timer før kørslen, men der kan også i visse særlige situationer være tale om flere dage før kørslen. Fx i forbindelse med højtidere og kørsel over længere afstande kan det være nødvendigt af hensyn til amtskommunernes og trafikselskabernes tilrettelæggelse og planlægning af kørslen, at kørslen bestilles længere tid i forvejen.

*Takster*

Det var forudsat i forbindelse med det oprindelige lovforslag, at taksterne for individuel handicapkørsel ikke må ligge væsentligt højere end prisen for øvrig kollektiv persontransport i amtet.

*Inddragelse af handicaporganisationerne*

Handicaporganisationerne skal inddrages i forbindelse med udarbejdelsen af en plan efter § 2, stk. 5, i loven om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet. Forslaget i § 1, nr. 2, indebærer, at handicaporganisationerne løbende skal inddrages i forbindelse med amtskommunernes eller trafikselskabernes praktiske tilrettelæggelse af ordningerne. På den måde sikres, at de svært bevægeshæmmedes erfaringer med tilrettelæggelse af ordningerne indgår i forbindelse med løbende tilpasninger af ordningerne.

*Til nr. 3 og 4*

Der er tale om en konsekvensrettelse som følge af forslaget i § 1, nr. 2.

*Til nr. 5*

Bestemmelsen giver mulighed for kommerciel anvendelse af rejsekortet og rejseplanen i tillæg til rejsekortets og rejseplanens primære anvendelse som henholdsvis elektronisk rejsehjemmel og elektronisk køreplan.

Som eksempel kan nævnes, at rejsekortet kan anvendes som »småpengekort« til kiosker m.v., og rejseplanen kan anvendes i integration med andre elektroniske systemer, fx mobiltelefoni.

Endvidere giver bestemmelsen mulighed for, at Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S kan udbetale udbytte til sine aktionærer. Udbyttebetaling forventes især at blive aktuel i det tilfælde, at rejsekortets funktioner udvides til at omfatte andet end rejsehjemmel. På den måde vil de offentligt ejede virksomheder få mulighed for at få en del af den indskudte kapital forrentet.

*Til § 2*

Der er tale om indførelse af tilsvarende bestemmelser og bemærkninger i lov om hovedstadsrådets kollektive trafik, som foreslås i lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, jf. lovforslagets § 1. Der henvises derfor i det hele til bemærkningerne til § 1.

*Til nr. 1-2*

Der henvises til bemærkningerne ovenfor til § 1, nr. 1 og 2, vedrørende de tilsvarende regler uden for hovedstadsområdet.

*Til nr. 3*

Der er tale om en konsekvensrettelse som følge af forslaget § 2, nr. 2.

*Til nr. 4*

Der henvises til bemærkningerne ovenfor til forslagens § 1, nr. 5, vedrørende tilsvarende bestemmelser uden for hovedstadsområdet.

*Til § 3*

Det foreslås af hensyn til koordinering med lovforslagene om udmøntning af kommunalreformen, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.