

rejseplanen stiller en opdateret køreplansinformation til rådighed for passagererne på en overskuelig og let-tilgængelig måde.

Rejseplanen blev officielt lanceret den 1. oktober 1998 og er i dag med 2,8 mio. søgninger på rejser om måneden et af de mest benyttede websteder i Danmark.

Rejseplanen A/S blev stiftet pr 1. januar 2003. Selskabets aktionærer er de parter, der indtil stiftelsen har finansieret Rejseplanens udviklingsomkostninger.

3.14. Kontrolafgift

Forslaget viderefører de nuværende regler i henholdsvis lov om buskørsel og lov om hovedstadsområdet kollektive persontrafik om, at trafikkselskaberne kan opkræve kontrolafgift og ekspeditionsgebyr hos passagerer uden gyldig rejsehjemmel. Desuden videreføres de regler, der forventes indsat i forbindelse med skatteministerens forslag til lov om opkrævning og inddrivelse af visse fordringer og forslag til lov om ændring af forskellige love bl.a. vedrørende inddrivelse. Trafikkselskaberne får således mulighed for at inddrive kontrolafgift og ekspeditionsgebyr ved udpantning og lønindeholdelse.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Med lovforslaget pålægges regionsrådene at oprette trafikkselskaber. Trafikkselskaberne finansieres delvist af billetindtægter, delvist af tilskud fra de deltagende regioner og kommuner. Fordelingen af tilskuddet afgøres af deltagerne i selskaberne, men for trafikkselskabet på Sjælland pålægges regionerne at finansiere et regionalt busnet, de privatbaner, som overtages af regionerne, samt udgifter til fælles administration, herunder tjenestemandspensioner og drift af selskabet. Alle øvrige opgaver, som varetages af trafikkselskaberne, herunder drift af lokale busruter og befordring af handicappede, forudsættes finansieret af kommunerne.

Forslaget indebærer, at den kommunale indflydelse på det faktiske serviceniveau øges væsentligt mange steder i landet. Der etableres en tættere kobling mellem de, som har gavn af trafikken, og de, som betaler. Dette gøres til et lovfæstet princip på Sjælland, og resten af landet forventes at følge samme grundprincip. Ved at flytte størstedelen af finansieringsansvaret for bustrafikken tættere på brugerne opnås en mere præcis dimensionering og målretning af serviceniveauet til de faktiske passagerbehov og dermed en mere effektiv udnyttelse af de midler, der stilles til rådighed for den lokale og regionale busbetjening.

Den nye organisering af ansvaret for den offentlige servicetrafik forventes samtidig overordnet set at indebære en effektivisering. Ansvar for indkøb af offentlig servicetrafik samles over hele landet i trafikkselskaberne frem for at være spredt på mange amter og kommuner. Sigtet er, at de praktiske fælles funktioner i form af indkøb af trafik, udvikling af fælles systemer, køreplaner m.v. samles på nogle færre og større enheder med stordriftsfordele til følge. En del af de overordnede koordinerende opgaver flyttes til det statslige plan. Det drejer sig om koordinering mellem tog og bustrafikken samt om dele af de koordinerende opgaver på kort og langt sigt i Hovedstadsområdet.

Indirekte kan relationerne mellem statskassens og kommunernes og regionernes økonomi påvirkes gennem takstfastsættelsen, som normerer en væsentlig del af indtægterne for trafikkselskaberne, DSB og andre togoperatører, der forestår togdrift på kontrakt om offentlig servicetrafik med staten.

Som det fremgår af aftalen om strukturreformen, vil ændringerne i opgavefordelingen i forbindelse med reformen blive gennemført ud fra princippet om, at reformen er udgiftsneutral, og pengene følger opgaverne.

Trafik- og Energiministeriet udsendte på den baggrund forslag til lov om trafikkselskaber i DUT-høring den 15. november 2004. Udgangspunktet for drøftelserne af de økonomiske konsekvenser har været udgiftsniveauerne i regnskaberne for 2003, som er det seneste afsluttede regnskabsår. Formålet med drøftelserne har været at kvalificere skønnene over de økonomiske konsekvenser, herunder især at nå en teknisk afklaring af de enkelte lovforslags udgiftsopgørelser på de kommunale og amtskommunale driftskonti, bortset fra administration (hovedkonto 6).

Der er enighed om, at der i forbindelse med lovforslaget overføres 1.551 mio. kr. fra den amtskommunale sektor. Heraf er det Trafik- og Energiministeriets vurdering, at der overføres 802 mio. kr. til primærkommunerne og 749 mio. kr. til regionerne. Heri er inkluderet 138 mio. kr. vedrørende statsligt tilskud til privatbanerne, som hidtil har været udbetalt over finansloven, men som fra 2005 overføres til bloktilskuddet. Derudover fortsætter det hidtidige statstilskud til privatbanerne vedrørende investeringer og pensioner. De anførte beløb er baseret på udgiftsopgørelserne på hovedkonto 2.30-2.35 i regnskab 2003 opregnet til 2005 pris- og lønniveau og 2007-opgaveniveau.

Hertil kommer korrektioner som følge af fordelingen af de amtskommunale administrationsudgifter (hovedkonto 6) og anlægsudgifter på sektorer.