

Lovforslag nr. L 105. Fremsat den 17. november 2004 af trafikministeren (Flemming Hansen)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet samt lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik

(Individuel handicapkørsel, rejsekort og rejseplan)

§ 1

I lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, jf. lovbekendtgørelse nr. 493 af 16. juni 1995, som senest ændret ved § 3 i lov nr. 407 af 6. juni 2002, foretages følgende ændringer:

1. § 1, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Hvert amtsråd uden for hovedstadsområdet skal for svært bevægelseshæmmede over 18 år etablere individuel handicapkørsel, som rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende.«

2. I § 1 indsættes som stk. 4-7:

»Stk. 4. Individuel handicapkørsel skal:

- 1) som minimum pr. år omfatte 104 enkeltture så tæt til gadedøren som muligt,
- 2) foregå i et egnet køretøj og
- 3) indeholde mulighed for kørsel til et tilstødende amt.

Stk. 5. Individuel handicapkørsel skal bestilles i rimelig tid inden kørslen.

Stk. 6. Taksterne for individuel handicapkørsel må ikke være væsentligt højere end taksten for øvrig kollektiv persontransport i amtet.

Stk. 7. Amtsrådet skal inddrage handicaporganisationerne i forbindelse med tilrettelæggelsen af ordningen for individuel handicapkørsel.«

3. I § 2, stk. 5, udgår: »stk. 2«.

4. I § 4, stk. 2, udgår: »stk. 2«.

5. Efter § 7 indsættes i kapitel 5:

»§ 7 a. Amtskommuner og kommuner, de fælleskommunale trafikselskaber, Hovedstadens Udviklingsråd, Ørestadsselskabet samt DSB, som samarbejder om at udvikle og drive elektroniske systemer for billettering, kan indgå aftaler i tilknytning hertil, herunder om kommerciel anvendelse af adgangen til billetteringssystemet. Overskud kan udbetales som udbytte til parterne i samarbejdet.

§ 7 b. Amtskommuner og kommuner, de fælleskommunale trafikselskaber, Hovedstadens Udviklingsråd, 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.«

§ 2

I lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik, jf. lovbekendtgørelse nr. 492 af 16. juni 1995, som senest ændret ved § 4 i lov nr. 1317 af 20. december 2000, foretages følgende ændringer:

1. § 1, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Hovedstadens Udviklingsråd skal for svært bevægelseshæmmede over 18 år etablere

individuel handicapkørsel, som rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende.«

2. I § 1 indsættes som stk. 4-7:

»Stk. 4. Individuel handicapkørsel skal:

- 1) som minimum pr. år omfatte 104 enkeltture så tæt til gadedøren som muligt,
- 2) foregå i et egnet køretøj og
- 3) indeholde mulighed for kørsel til et tilstødende amt.

Stk. 5. Individuel handicapkørsel skal bestilles i rimelig tid inden kørslen.

Stk. 6. Taksterne for individuel handicapkørsel må ikke være væsentligt højere end taksten for øvrig kollektiv persontransport i hovedstadsområdet.

Stk. 7. Hovedstadens Udviklingsråd skal inddrage handicaporganisationer i forbindelse med tilrettelæggelsen af ordningen for individuel handicapkørsel.«

3. I § 5, *stk. 3*, udgår: »stk. 3«.

4. Efter § 7 indsættes:

»§ 8. Amtskommuner og kommuner, de fælleskommunale trafikselskaber, Hovedstadens Udviklingsråd, Ørestadsselskabet samt DSB, som samarbejder om at udvikle og drive elektroniske systemer for billettering, kan indgå aftaler i tilknytning hertil, herunder om kommerciel anvendelse af adgangen til billetteringssystemet. Overskud kan udbetales som udbytte til parterne i samarbejdet.

§ 9. Amtskommuner og kommuner, de fælleskommunale trafikselskaber, Hovedstadens Udviklingsråd, 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.«

§ 3

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

F. t. l. vedr. den kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet m.v.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Lovforslaget indeholder 2 hovedpunkter. For det første indebærer lovforslaget en præcisering af, hvilke minimumskrav der kan stilles til individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede. For det andet indeholder lovforslaget bestemmelser om kommerciel anvendelse af det elektroniske rejsekort og rejseplanen.

1. Individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede

1.1 Baggrund

Bestemmelserne om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede blev indført i 1992 ved ændringer af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet og lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik. Lovforslaget var en opfølgning på en folketingsbeslutning af 7. maj 1991 om kørselsordninger for svært bevægelseshæmmede (Folketingstidende 1991-1992 tillæg C 413).

Formålet med folketingsbeslutningen var at ligestille svært bevægelseshæmmede brugere i samfundet med borgere uden fysiske handicap for så vidt angår transportmuligheder. Der blev fastsat en lovmæssig pligt for amtskommunerne og Hovedstadsområdets Trafikselskab til at etablere individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende. Ordningen omfatter kørsel med sociale formål og til fritidsaktiviteter – i modsætning til den kørsel, der sker til behandling, terapi og lignende, og som ydes i henhold til anden lovgivning.

Det var hensigten at etablere en kørselsordning, der så vidt muligt svarede til principperne bag de kollektive trafikordninger i modsætning til private individuelle ordninger, som fx taxikørsel. Ordningen skulle afhjælpe, at de kollektive transportmidler kun i en vis udstrækning er indrettet handicapegnet, og at den almindelige kollektive trafik – selv om denne efterhånden er blevet mere handicapegnet – kun i en vis ud-

strækning er og kan blive egnet til befordring af svært bevægelseshæmmede. Ordningen omfatter således de svært bevægelseshæmmede, mens andre grupper af handicappede ikke er omfattet, f.eks. blinde eller psykisk handicappede, der ikke tillige er svært bevægelseshæmmede.

I 1993 vedtog Folketinget beslutningsforslag nr. B. 43 af 2. april 1993 om ligestilling og ligebehandling af handicappede med andre borgere. Folketinget bad ved beslutningsforslaget Folketingets Ombudsmand om at følge udviklingen i ligebehandlingen og evt. meddele påtale, hvor dette var muligt inden for ombudsmandens kompetence.

Efterfølgende har Folketingets Ombudsmand påtalt, at ligebehandlingsprincippet ikke i alle tilfælde blev tilfredsstillende tilgodeset. Folketingets Ombudsmand har henstillet, at lovgivningen præciseres.

1.2. Indhold

Lovforslaget præciserer, hvilke minimumskrav der kan stilles til selve handicapkørslen. Derudover foretages enkelte justeringer ud fra de erfaringer, der er indhøstet i forbindelse med de enkelte amtskommuner, trafikelskaber og Hovedstadens Udviklingsråds (HUR) administration af handicapkørslen.

Hverken det oprindelige lovgrundlag eller indeværende lovforslag fastlægger et præcist serviceniveau for handicapkørslen, men fastlægger alene minimumskrav. Det er de enkelte amtskommuner og trafikelskaber, der i gennemførelsen af handicapkørslen skal fastlægge det præcise serviceniveau på basis af minimumskravene.

Forslaget skal således tydeliggøre, hvilken kørselsydelse amtskommunerne, trafikelskaberne og HUR skal stille til rådighed for de svært bevægelseshæmmede.

Denne præcisering af lovgrundlaget er fundet nødvendigt, fordi de gældende bestemmelser ikke i tilstrækkelig grad har sikret de svært bevægelseshæmmedes mulighed for at stille krav til den individuelle handicapkørsel. Med lovforslaget sikres minimumskravene.

Formålet med den individuelle handicapkørsel ændres således ikke med lovforslaget, idet formålet fortsat er at ligestille de svært bevægelseshæmmede brugere i samfundet med borgere uden fysiske handicap for så vidt angår transportmuligheder med kollektiv trafik.

2. Rejsekortet

2.1. Baggrund

Rejsekortet skal udgøre en landsdækkende, elektronisk rejsehjemmel, der planlægges over en årrække at erstatte de nuværende billetteringssystemer i den kollektive trafik. Herved øges tilgængeligheden til den kollektive trafik, idet rejsekortet, når det er fuldt implementeret, vil kunne anvendes til al kollektiv trafik i Danmark.

Kortet bliver et såkaldt kontaktfrit chip-kort (Smart Card), der aflæses elektronisk uden direkte kontakt med en kortlæser. Kortet vil blot skulle holdes nær kortlæseren for at kunne aflæses.

Til rejsekortet er knyttet en konto, der bruges til at betale rejser med. Der kan indsættes penge på kortet i automater, betjente kortsalg samt gennem automatiske betalingsordninger.

Der planlægges mulighed for, at kunderne fortsat kan købe kontantbilletter til den kollektive trafik som alternativ til rejsekortet.

Rejsekortet planlægges indført som elektronisk rejsehjemmel til kollektiv trafik med busser, metro og tog fra 2007, i første omgang i hovedstadsområdet, hvorefter rejsekortsystemet gradvist forventes indført i resten af landet frem til udgangen af 2009.

Rejsekort A/S blev stiftet i august 2003. Parterne i Rejsekort A/S er p.t. DSB, HUR, Ørestadsselskabet, Vestsjællands Trafikselskab, Storstrøms Trafikselskab, Vejle Amts Trafikselskab og Nordjyllands Trafikselskab. De øvrige fælleskommunale trafiksselskaber, amtskommuner og kommuner kan når som helst blive aktionærer i Rejsekort A/S. Privatejede trafikvirksomheder vil senere kunne blive aktionærer.

2.2. Indhold

Lovforslaget indeholder hjemmel til, at amtskommuner og kommuner, de fælleskommunale trafiksselskaber, HUR, Ørestadsselskabet samt DSB, som indgår i et indbyrdes samarbejde om at udvikle og drive elektroniske systemer for billettering (rejsekortet), kan indgå aftale om kommerciel anvendelse af adgangen til systemet og desuden udbetale udbytte til parterne i samarbejdet.

DSB har allerede denne mulighed i medfør af lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S, hvorefter DSB kan drive anden virksomhed, som ligger i naturlig forlængelse af at drive jernbanevirksomhed. Driften skal ske på forretningsmæssigt grundlag.

DSB nævnes i lovforslaget for at skabe et fuldstændigt overblik over de parter, der planlægger at deltage i rejsekortet.

Lovforslaget giver Rejsekort A/S hjemmel til at kunne indgå aftaler med private om udnyttelse af rejsekortet til andet end rejsehjemmel, 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 de almindelige kommunalretlige grundsætninger om kommuners opgavevaretagelse (de såkaldte kommunalfuldmagtsregler) og det er derfor nødvendigt med en særlig lovhjemmel. Endvidere hjemler lovforslaget adgang til, at Rejsekort A/S får adgang til at udbetale udbytte til sine aktionærer, som heller ikke er muligt efter kommunalfuldmagtsreglerne, og derfor ligeledes kræver en særlig lovhjemmel.

3. Rejseplanen

3.1. Baggrund

Rejseplanen er en landsdækkende elektronisk køreplan, hvor det er muligt ved elektronisk opslag at tilrettelægge en rejse fra en bestemt destination til en anden på et givent tidspunkt eventuelt ved brug af flere forskellige rejseformer. Rejseplanen bidrager således til at gøre den kollektive trafik mere tilgængelig, idet rejseplanen stiller en opdateret køreplansinformation til rådighed for passagerne på en overskuelig og lettilgængelig 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. Det drejer sig om DSB, samtlige trafiksselskaber og de amtskommuner og kommuner, hvor der ikke er oprettet trafiksselskab. 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 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

Ordningen 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.

Målgruppen foreslås præciseret til at omfatte gruppen af svært bevægelseshæmmede på 18 år og derover. Det er blevet overvejet at fastsætte en lavere aldersgrænse, men det er fundet uhensigtsmæssigt at åbne ordningen for denne gruppe, idet gruppen dermed ville risikere at blive stillet ringere i forhold til de mere fleksible kørselstilbud, som de er berettiget til efter anden lovgivning. Aldersgrænsen udelukker ikke, at amtskommuner og trafikalselskaber kan bestemme, at unge under 18 år kan deltage i ordningen.

Bestemmelsen omfatter kørsel til sociale aktiviteter og fritidsformål (spontankørsel), idet kørsel til behandling, terapi og lignende er omfattet af anden lovgivning. Spontankørsel skal ses i modsætning til, at kørsel til behandling, terapi og lignende, typisk er en tilbagevendende kørsel. Der er således ikke tale om krav på »her og nu kørsel«, jf. bemærkningerne nedenfor til nr. 2 om, at kørslen skal bestilles i rimelig tid, inden den skal finde sted.

Til nr. 2

Der fastlægges visse minimumskrav til kørslen. Der er tale om en præcisering af det gældende lovgrundlag, således at det fremgår mere entydigt, hvilke minimumskrav der fra brugernes side kan stilles til den individuelle handicapkørsel.

Handicapkørselsordningen indgår som en del af amtskommunernes almindelige forpligtelse til at udføre kollektiv persontrafik. Principperne for den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede skal således i tilpasset form svare til principperne bag de offentlige kollektive ordninger i modsætning til private individuelle ordninger, som fx taxikørsel. Den tidsmæssige placering af kørslen skal derfor være inden for normal køreplantid.

104 enkeltture årligt

Der skal som minimum tilbydes 104 enkeltture årligt til den enkelte svært bevægelseshæmmede. Bestemmelsen er ikke til hinder for, at de enkelte amtskommuner eller trafikalselskaber tilbyder flere ture eller giver mulighed for tilkøb af flere ture.

En opdeling af de 104 ture i kortere intervaller hen over året (fx. en opdeling, hvor der tilbydes 26 enkeltture pr. kvartal, hvor ikke-benyttede ture bortfalder ved kvartalets slutning) har i visse tilfælde givet en negativ virkning for brugerne, som på den måde er blevet frataget muligheden for selv at tilrettelægge kørslen. Som et eksempel kan nævnes kørsel til fritidsaktiviteter, som kun kan dyrkes om sommeren. Der vil derfor ikke kunne stilles krav om, at den enkelte bruger fordeler sine ture jævnt hen over året. Brug af ordningen

sker alene efter ønske fra brugeren, som kan bestille kørsel på de tidspunkter, der passer brugeren.

Kørsel til gadedøren

Kørslen skal foregå så tæt til gadedøren som muligt. Hermed menes, at da der er tale om en individuel kørselsordning, vil transporten ske til og fra en bestemt adresse i modsætning til almindelig kollektiv transport, som sker til og fra stoppesteder, stationer mv.

Kørslen omfatter hjælp til ind- og udstigning af køretøjet og hjælp til, at ganghjælpemidlet og evt. bagage løftes ind og ud af køretøjet. Derudover er der ikke bestemte krav til den hjælp, som brugeren kan forvente i forbindelse med kørslen.

Ordningen har således ikke til formål at sikre, at enhver uanset førerlighed kan benytte ordningen. Bl.a. har det ikke været intentionen, at der i forbindelse med den individuelle handicapkørsel skulle tilbydes bistand i samme udstrækning som den, der ydes af ambulanceførere, dvs. bistand inde i boligen, nedbæring eller liggende befordring.

Egnede køretøjer

Kørslen skal foregå i biler eller busser, der er egnede til transport af svært bevægelseshæmmede, som er brugere af kørestol eller et ganghjælpemiddel. Kørslen vil dog typisk foregå i specialindrettede handicapbusser.

Kørsel over amtsgrænser

Kørslen skal kunne foregå over amtsgrænser. Amtskommuner og trafikalselskaber 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 trafikalselskaberne 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 højtider og kørs-

sel over længere afstande kan det være nødvendigt af hensyn til amtskommunernes og trafikelskabernes 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 trafikelskabernes praktiske tilrettelæggelse af ordningerne. På den måde sikres, at de svært bevægelsseshæmmedes 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 rejse-

planen 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. På den måde vil de offentligt ejede virksomheder få mulighed for at få en del af den indskudte kapital tilbageført.

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 forslaget § 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.

Oversigt over myndigheder og organisationer, der er anmodet om en udtalelse i anledning af lovforslaget

Dansk Handicap Forbund	Ørestadsselskabet I/S
De Samvirkende Invalideorganisationer	Rejsekort A/S
Det Centrale Handicapråd	Rejseplanen A/S
Amtsrådsforeningen	Hovedstadens Udviklingsråd
Kommunernes Landsforening	Danske Busvognmænd
Ældre Sagen	Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik
DSB	

Bilag 2

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet, jf. lovbekendtgørelse nr. 493 af 16. juni 1995, som senest ændret ved § 3 i lov nr. 407 af 6. juni 2002, foretages følgende ændringer:

Kapitel 1

Formål

§ 1. Denne lov har til formål at fremme en samordning af den lokale og regionale kollektive personbefordring ad vej og bane uden for hovedstadsområdet i sammenhæng med den fysiske planlægning i øvrigt inden for de enkelte områder og under hensyntagen til den øvrige kollektive personbefordring (fjerntrafikken).

Stk. 2. De opgaver og kompetencer, som loven henlægger til amtsråd eller til amtsråd og kommunalbestyrelser i forening, udøves for Bornholms Kommunes vedkommende af Bornholms Kommunalbestyrelse.

Stk. 3. Det påhviler hvert amtsråd uden for hovedstadsområdet at etablere individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende.

1. § 1, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Hvert amtsråd uden for hovedstadsområdet skal for svært bevægelseshæmmede over 18 år etablere individuel handicapkørsel, som rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende.«

2. I § 1 indsættes som stk. 4-7:

»Stk. 4. Individuel handicapkørsel skal:

- 1) som minimum pr. år omfatte 104 enkeltture så tæt til gadedøren som muligt,
- 2) foregå i et egnet køretøj og
- 3) indeholde mulighed for kørsel til et tilstødende amt.

Stk. 5. Individuel handicapkørsel skal bestilles i rimelig tid inden kørslen.

Gældende formulering

§ 1. a. De berørte amtsråd kan for at fremme samordningen af den lokale og regionale kollektive personbefordring i grænseregionerne lade udføre rutekørsel over landets grænse.

Kapitel 2**Planlægning**

§ 2. Trafikministeren udarbejder en beskrivelse af det overordnede, landsdækkende trafiksystem, der skal tjene til afviklingen af den kollektive personbefordring mellem landsdelene (fjerntrafikken).

Stk. 2. Hvert amtsråd uden for hovedstadsområdet udarbejder på grundlag af dels den i stk. 1 nævnte beskrivelse, dels forslag fra kommunalbestyrelserne inden for amtskommunen, en plan for den lokale og regionale kollektive persontrafik i amtskommunen. Forinden planen vedtages, forhandles der om indholdet med amtsrådene i de tilstødende amtskommuner eller, hvis disse er beliggende inden for hovedstadsområdet, Hovedstadens Udviklingsråd, Banestyrelsen samt de jernbanevirksomheder, der driver trafik i amtskommunen, Danske Busvognmænd og de virksomheder, der udfører fly- eller færgetrafik til amtskommunen.

Stk. 3. Planen skal angive linjeføring og kørselsomfang for den trafik, der udføres

- 1) som almindelig rutekørsel, jf. § 2, stk. 2, i lov om buskørsel, og som forløber inden for højst to amtskommuner eller en amtskommune og hovedstadsområdet,
- 2) med tog, der alene forløber inden for én amtskommune, samt
- 3) med tog, der alene forløber inden for 2 amtskommuner, når der foreligger konkret aftale mellem jernbanevirksomheden og de pågældende amtsråd.

Lovforslaget

Stk. 6. Taksterne for individuel handicapkørsel må ikke være væsentligt højere end taksten for øvrig kollektiv persontransport i amtet.

Stk. 7. Amtsrådet skal inddrage handicaporganisationerne i forbindelse med tilrettelæggelsen af ordningen for individuel handicapkørsel.«

*Gældende formulering**Lovforslaget*

Stk. 4. Samtidig med planen skal udarbejdes en redegørelse for dens forudsætninger og den forudsatte tidsfølge for dens gennemførelse. Redegørelsen skal tillige belyse, hvorledes planen forholder sig til planerne i de tilgrænsende amtskommuner, eller hovedstadsområdet, samt til den i stk. 1 nævnte beskrivelse.

Stk. 5. Hvert amtsråd uden for hovedstadsområdet udarbejder i samarbejde med handicaporganisationerne en plan for den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, jf. § 1, stk. 2.

§ 3. Ministeren for offentlige arbejder fastsætter nærmere retningslinjer for planlægningen, herunder om planernes indhold, fremgangsmåden ved deres udarbejdelse og ved planændringer.

Stk. 2. Myndigheder, trafikvirksomheder og offentlige institutioner skal efter anmodning fra amtsrådet eller en kommunalbestyrelse give de oplysninger, der findes nødvendige for trafikplanlægningen.

Kapitel 3**Busdrift**

§ 4. Amtsrådet og kommunalbestyrelserne i mindst 1/3 af kommunerne i en amtskommune kan under forudsætning af, at de pågældende kommuner tillige efter de senest offentliggjorte registerfolketal omfatter et flertal af indbyggere i amtskommunen, træffe beslutning om, at amtsrådet og kommunalbestyrelsen i amtskommunen i fællesskab opretter en trafikvirksomhed, der udfører almindelig rutekørsel i amtskommunen.

Stk. 2. Virksomheden udfører individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede i amtskommunen, jf. § 1, stk. 2.

3. I § 2, stk. 5, udgår: »stk. 2«.

4. I § 4, stk. 2, udgår: »stk. 2«.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

Stk. 3. Virksomheden ledes af et udvalg, hvor til amtsrådet vælger flertallet af medlemmerne. Medmindre andet aftales mellem amtsrådet og samtlige kommunalbestyrelser i amtskommunen, består udvalget af 11 medlemmer, hvoraf 6 vælges af amtsrådet og resten af kommunalbestyrelserne for de i amtskommunen værende kommuner i fællesskab. I Bornholms Kommune består udvalget af 11 medlemmer, der alle vælges af Bornholms Kommunalbestyrelse. De nærmere bestemmelser om virksomhedens organisation mv. fastsættes i en vedtægt, der godkendes af trafikministeren og indenrigsministeren.

§ 5. Trafikvirksomheden har ret til at overtage virksomheder, der udfører almindelig rutekørsel inden for amtskommunen, og som staten, amtskommunen eller kommunerne enkeltvis eller i forening har en sådan rådighed over, at de kan overdrage dem.

Stk. 2. Vilkaerne for overtagelsen fastsættes ved aftale mellem parterne. Det i § 4, stk. 3, nævnte udvalg har pligt til at overtage faste anlæg med tilbehør samt materiel, der af de pågældende virksomheder anvendes til udførelse af almindelig rutekørsel. Ved vurderingen af materiellets værdi skal tages hensyn til dettes anskaffelsespris, levetid, alder og vedligeholdelsesstand.

Stk. 3. Udvalget har ved overtagelsen pligt til at tilbyde de statstjenestemænd, kommunale tjenestemænd og tjenestemænd i privatbanerne, der er beskæftiget i de pågældende virksomheder, ansættelse som tjenestemænd under den fælleskommunale trafikvirksomhed fra overtagelsen at regne med løn- og pensionsvilkår, der svarer til de for de pågældende tjenestemænd under ansættelsen i staten, kommunen eller privatbanen gældende. Såfremt en tjenestemand ikke ønsker at overgå til ansættelse, under den fælleskommunale trafikvirksomhed, opretholdes ansættelsesforholdet til staten, kommunen eller privatbanen under udførelse af tjeneste under den fælleskommunale trafikvirksomhed. Den pågældende har ikke krav på ventepenge, rådighedsløn eller pension som følge af opgaveomlægningen. Han er pligtig at underkaste sig de af opgaveomlægningen følgende forandringer i hans tjenesteforretningers omfang og beskaffenhed.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

Stk. 4. Udvalget overtager pensioneringen af de tjenestemænd, der overgår til ansættelse under den fælleskommunale trafikvirksomhed. Medmindre andet aftales, fordeles udgifterne ved udbetaling af pensionen mellem henholdsvis staten, kommunen og privatbanen og udvalget i forhold til den del af pensionsalderen, som er op-tjent henholdsvis før og efter udvalgets overtage-lse af virksomheden.

Stk. 5. Staten, en kommune eller en privatbane udbetaler lønning og pension mv. til de under stk. 3, 2. pkt., nævnte tjenestemænd. Udvalget refunderer fra overtagelsen af virksomheden at regne staten, kommunen eller privatbanen den udbetalte løn. Ved udbetaling af pension til disse tjenestemænd fordeles udgifterne hertil mellem henholdsvis staten, kommunen og privatbanen og udvalget i det stk. 4, 2. pkt., angivne forhold.

Stk. 6. Endvidere har udvalget pligt til at over-tage det ikketjenestemandsansatte personale i de pågældende virksomheder.

Stk. 7. Tvister om overtagelsen eller vilkårene for denne - bortset fra tvister om de i stk. 3-6 om-handlede forhold - kan af hver af parterne ind-bringes for den i § 8, stk. 2, i lov om buskørsel omhandlede voldgiftsret. Udgifterne ved vold-giftsrettens arbejde afholdes af udvalget. Tvister, der kan indbringes for voldgiftsretten, kan ikke indbringes for domstolene, inden voldgiftsret-tens afgørelse foreligger.

Kapitel 4**Banedrift**

§ 6. Anlæg og drift af banerne i en amtskom-mune udføres af jernbanevirksomhederne i om-rådet under hensyntagen til bestemmelserne i ka-pitel 2.

Stk. 2. I det omfang, det er foreneligt med hen-synene til en banevirksomheds øvrige trafik, an-læggets og driftsmateriellets kapacitet og de sik-kerhedskrav, der stilles til jernbanedrift, skal en banevirksomhed imødekomme forslag fra et amtsråd eller det i § 4, stk. 3, nævnte udvalg om køreplan eller takst- og billetteringssystem for den i § 2, stk. 3, nævnte togtrafik mod at få godt-gjort de med forslagens gennemførelse forbund-ne merudgifter eller indtægtstab.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

Stk. 3. Reglen i stk. 2 finder tilsvarende anvendelse på forslag fra et amtsråd eller det i § 4, stk. 3, nævnte udvalg om takst- og billetteringssystem for personbefordring mellem steder i amtskommunen udført med anden togtrafik end den i § 2, stk. 3, nævnte.

Stk. 4. De nærmere bestemmelser for det i stk. 2 og 3 nævnte samarbejde fastlægges i en overenskomst mellem amtsrådet eller det i § 4, stk. 3, nævnte udvalg og banevirksomheden. Overenskomsten skal godkendes af trafikministeren.

§ 6. a. Amtsrådet kan

- 1) indgå kontrakter med jernbanevirksomheder om mod betaling at udføre passagertrafik som offentlig service,
- 2) virke som infrastrukturforvalter efter lov om jernbanevirksomhed mv og
- 3) deltage uden bestemmende indflydelse i selskaber, der forvalter jernbaneinfrastruktur, driver jernbanevirksomhed eller udfører anden virksomhed i tilknytning til jernbane-drift, jf. dog § 6 b, stk. 2.

Stk. 2. Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler om udøvelsen af amtsrådets beføjelser efter stk. 1. Amtsrådet kan beslutte helt eller delvis at overlade sine beføjelser efter stk. 1 til det i § 4, stk. 3, nævnte udvalg.

§ 6 b. Aktieselskaber, der udfører jernbane-drift i henhold til koncession udstedt i medfør af anlægsloven for den pågældende jernbane (privatbane), står under amtsrådets økonomiske og administrative tilsyn og er forpligtet til at meddele amtsrådet enhver oplysning om selskabets forhold, som amtsrådet måtte forlange. Aktieselskabernes vedtægter og ændringer i disse skal godkendes af amtsrådet. Såfremt flere myndigheder måtte være kompetente efter 1. og 2. pkt., afgør trafikministeren efter anmodning, hvordan tilsynet skal udøves.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

Stk. 2. I selskaber, der alene udøver virksomhed som nævnt i stk. 1 eller anden jernbanetrafik udført som offentlig service, kan et amtsråd udøve bestemmende indflydelse. Et amtsråd kan ligeledes udøve bestemmende indflydelse i et selskab, der inden for amtet udfører anden virksomhed i tilknytning til jernbanedrift. Såfremt et amtsråd opnår bestemmende indflydelse i et selskab, der ikke udelukkende udfører den i 1. og 2. pkt. nævnte virksomhed, skal aktiviteterne i selskabet og i andre selskaber, som det pågældende selskab kontrollerer, eller amtsrådets deltagelse heri inden for rimelig tid efter den erhvervelse, der giver bestemmende indflydelse, tilpasses således, at amtsrådets fremtidige deltagelse er i overensstemmelse med 1. og 2. pkt.

Stk. 3. Amtsrådet kan yde selskaber som nævnt i stk. 1 støtte til anlæg og drift omfattet af koncessionen. Amtsrådet kan beslutte at overlade det i § 4, stk. 3, nævnte udvalg sine beføjelser til at yde støtte, og i så fald udøves tilsynet efter stk. 1 af udvalget. Amtsrådet betaler udgifter til pension i de i stk. 1 nævnte selskaber.

Stk. 4. Et selskab som nævnt i stk. 1 kan beslutte at overdrage den selskabet tilhørende jernbaneinfrastruktur til vedkommende amtsråd eller til tredjemand.

Stk. 5. Trafikministeren kan tillade, at et selskab som nævnt i stk. 1 driver jernbanevirksomhed uden for de strækninger, hvortil selskabet har koncession.

§ 6c. § 6 b finder tilsvarende anvendelse for banestrækningen Høng-Slagelse.

Kapitel 5**Fælles bestemmelser**

§ 7. Uoverensstemmelser om planlægningen i henhold til § 2 og den indbyrdes fordeling af udgifterne i forbindelse med den fælleskommunale busvirksomheds drift i henhold til § 4, stk. 1, kan af hver af parterne indbringes for Færdselsstyrelsen til endelig administrativ afgørelse.

Stk. 2. Uoverensstemmelser om planlægningen efter § 2, stk. 5, kan indbringes for trafikministeren til afgørelse.

Gældende formulering

Stk. 3. Uoverensstemmelserne om fordelingen af kommunalbestyrelsernes 5 medlemsposter i det udvalg, der er nævnt i § 4, stk. 3, kan indbringes for Færdselsstyrelsen til endelig administrativ afgørelse.

Stk. 4. Uoverensstemmelserne om, hvorvidt tog, der alene forløber inden for 2 amtskommuner, skal optages på en plan i henhold til § 2, stk. 3, nr. 4, og forslag til køreplan i henhold til § 6, stk. 2, samt til takst- og billetteringssystem i henhold til § 6, stk. 2 eller 3, kan af hver af parterne indbringes for trafikministeren, der efter indhentet udtalelse fra Færdselsstyrelsen træffer endelig administrativ afgørelse i sagen.

*Lovforslaget***5.** Efter § 7 indsættes i *kapitel 5*:

»§ 7 a. Amtskommuner og kommuner, de fælleskommunale trafikselskaber, Hovedstadens Udviklingsråd, Ørestadsselskabet samt DSB, som samarbejder om at udvikle og drive elektroniske systemer for billettering, kan indgå aftaler i tilknytning hertil, herunder om kommerciel anvendelse af adgangen til billetteringssystemet. Overskud kan udbetales som udbytte til parterne i samarbejdet.«

»§ 7 b. Amtskommuner og kommuner, de fælleskommunale trafikselskaber, Hovedstadens Udviklingsråd, 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.«

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 2

I lov om hovedstadsrådets kollektive persontrafik, jf. lovbekendtgørelse nr. 492 af 16. juni 1995, som ændret ved bl.a. lov nr. 399 af 2. juni 1999 og senest ændret ved lov nr. 1317 af 20. december 2000, foretages følgende ændringer:

§ 1. Hovedstadens Udviklingsråd varetager den almindelige rutekørsel med bus inden for hovedstadsområdet omfattende Københavns og Frederiksberg Kommuner samt Københavns, Frederiksborg og Roskilde Amtskommuner. Endvidere kan Hovedstadens Udviklingsråd udføre vandbusdrift som led i sin kollektive trafikvirksomhed.

Stk. 2. Hovedstadens Udviklingsråd kan for at fremme samordningen af den lokale og regionale kollektive personbefordring i Øresundsregionen lade udføre rutekørsel over landets grænse.

Stk. 3. Hovedstadens Udviklingsråd varetager individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, der rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende.

1. § 1, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Hovedstadens Udviklingsråd skal for svært bevægelseshæmmede over 18 år etablere individuel handicapkørsel, som rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende.«

2. I § 1 indsættes som stk. 4-7:

»Stk. 4. Individuel handicapkørsel skal:

- 1) som minimum pr. år omfatte 104 enkeltture så tæt til gadedøren som muligt,
- 2) foregå i et egnet køretøj og
- 3) indeholde mulighed for kørsel til et tilstødende amt.

Stk. 5. Individuel handicapkørsel skal bestilles i rimelig tid inden kørslen.

Stk. 6. Taksterne for individuel handicapkørsel må ikke være væsentligt højere end taksten for øvrig kollektiv persontransport i hovedstaden.

Stk. 7. Hovedstadens Udviklingsråd skal inddrage handicaporganisationer i forbindelse med tilrettelæggelsen af ordningen for individuel handicapkørsel.«

*Gældende formulering**Lovforslaget*

§ 3. Hovedstadens Udviklingsråd foretager løbende udbud af den i § 1 nævnte buskørsel. Senest den 1. juli 2002 skal hele kørslen udføres på grundlag af udbud. Den i § 1, stk. 1, nævnte vandbusdrift skal udføres på grundlag af udbud.

Stk. 2. Hovedstadens Udviklingsråd kan fortsat som led i Hovedstadens Udviklingsråds udviklings- og forsøgsprojekter mv. eje et begrænset antal busser.

Stk. 3. Kontrakter om kørsel indgås for et tidsrum af højst 8 år. Kontrakter om drift af vandbusser indgås for et tidsrum af højst 5 år.

§ 4. Banetrafik i hovedstadsområdet udføres af jernbanevirksomheder og de i medfør af lov om Ørestaden mv. dannede letbaneselskaber i overensstemmelse med de herom gældende love og bestemmelser med de begrænsninger, der følger af denne lov.

§ 4 a. Hovedstadens Udviklingsråd kan

- 1) indgå kontrakter med jernbanevirksomheder om mod betaling at udføre passagertrafik som offentlig service,
- 2) virke som infrastrukturforvalter efter lov om jernbanevirksomhed mv. og
- 3) deltage med bestemmende indflydelse i selskaber, der forvalter jernbaneinfrastruktur, driver jernbanevirksomhed eller udfører anden virksomhed i tilknytning til jernbane-drift.

Stk. 2. Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler om udøvelsen af Hovedstadens Udviklingsråds beføjelser efter stk. 1.

§ 4 b. Aktieselskaber, der udfører jernbane-drift i henhold til koncession udstedt i medfør af anlægsloven for den pågældende jernbane (privatbane), står under Hovedstadens Udviklingsråds økonomiske og administrative tilsyn og er forpligtet til at meddele Hovedstadens Udviklingsråd enhver oplysning om selskabets forhold, som rådet måtte forlange. Aktieselskabernes vedtægter og ændringer i disse skal godkendes af Hovedstadens Udviklingsråd.

Bilag til f. t. l. vedr. den kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet m.v.

Gældende formulering

Lovforslaget

Stk. 2. Hovedstadens Udviklingsråd kan yde selskaber som nævnt i stk. 1 støtte til anlæg og drift omfattet af koncessionen. Hovedstadens Udviklingsråd betaler udgifter til pension i de i stk. 1 nævnte selskaber.

Stk. 3. Et selskab som nævnt i stk. 1 kan beslutte at overdrage den selskabet tilhørende jernbaneinfrastruktur til Hovedstadens Udviklingsråd eller til tredjemand.

Stk. 4. Trafikministeren kan tillade, at et selskab som nævnt i stk. 1 driver jernbanevirksomhed uden for de strækninger, hvortil selskabet har koncession.

§ 5. Hovedstadens Udviklingsråd udarbejder i samarbejde med Banestyrelsen og jernbanevirksomhederne og med inddragelse af de i medfør af lov om Ørestaden mv. dannede letbaneselskaber en samlet plan for den kollektive persontrafik.

Stk. 2. Planen skal angive retningslinier for anlæg, linieføring, kørselsomfang og køreplanlægning for den trafik, der udføres som almindelig rutekørsel med bus, og af jernbanevirksomheder med tog, der alene betjener hovedstadsområdet, samt af de i stk. 1 nævnte letbaneselskaber med tog. Endvidere skal planen angive principperne for eventuel vandbusdrift.

Stk. 3. Hovedstadens Udviklingsråd udarbejder i samarbejde med handicaporganisationerne en plan for den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, jf. § 1, stk. 3.

Stk. 4. Uoverensstemmelser om planlægningen efter stk. 1-3 kan indbringes for trafikministeren til afgørelse.

§ 6. Hovedstadens Udviklingsråd fastsætter takster og billetteringssystem for rejser med bus og tog, der alene foretages inden for hovedstadsområdet, samt med letbanerne og med vandbus.

Stk. 2. Hovedstadens Udviklingsråd kan fastsætte kontrolafgift og ekspeditionsgebyr for passagerer, der ikke foreviser gyldig billet eller kort. Afgift og gebyr kan inddrives ved udpantning.

3. I § 5, stk. 3, udgår: »stk. 3«.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

Stk. 3. Hovedstadens Udviklingsråd kan fastsætte regler om pligt for rejsende, der ikke er i besiddelse af gyldig billet eller kort, til på forlangende at forevise legitimation med henblik på at fastslå passagerens identitet.

§ 6 a. Ubetalt kontrolafgift og ekspeditionsgebyr efter § 6, stk. 2, for rejser med S-tog i hovedstadsområdet kan med tillæg af renter og omkostninger inddrives af Kongeriget Danmarks Hypotekbank og Finansforvaltning (Hypotekbanken). Hypotekbanken kan inddrive skyldige beløb ved indeholdelse i løn mv. hos den pågældende efter reglerne om inddrivelse af personlige skatter i kildeskatteloven. Hypotekbanken kan endvidere inddrive skyldige beløb ved modregning i overskydende skat.

Stk. 2. Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden i forbindelse med lønindeholdelsen.

Stk. 3. Hypotekbanken kan indhente de oplysninger hos skattemyndighederne og andre offentlige myndigheder, som er nødvendige for at varetage inddrivelsen af de i stk. 1 nævnte beløb, herunder oplysninger om indkomst- og formueforhold.

Stk. 4. Hypotekbankens afgørelser efter stk. 1-3 kan indbringes for finansministeren.

Stk. 5. Fogedretten træffer efter begæring afgørelse om indsigelser, som skyldneren fremsætter over for Hypotekbanken om kravets berettigelse, berettigelsen af et meddelt pålæg om lønindeholdelse og om berettigelsen af en gennemført modregning i overskydende skat. Begæringen fremsættes over for Hypotekbanken, som indbringer indsigelsen for fogedretten. Afgørelsen træffes efter reglerne i retsplejelovens §§ 499-503.

Stk. 6. Afgørelse efter stk. 5 træffes af fogedretten i den retskreds, hvor skyldnerens bopæl er beliggende.

Stk. 7. Fristen for begæring om indbringelse af indsigelser efter stk. 5 er 4 uger, fra skyldneren har modtaget meddelelse om lønindeholdelse eller modregning.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

Stk. 8. Overskrides den i stk. 7 nævnte frist, afviser fogedretten sagen. Justitsministeren kan dog undtagelsesvis indtil 1 år efter meddelelsen om lønindeholdelse eller modregning tillade, at en indsigelse behandles. Begæring herom skal i så fald indleveres til fogedretten inden 4 uger efter tilladelsens meddelelse. Fogedrettens afgørelse om indsigelser kan kæres til landsretten efter reglerne i retsplejelovens kapitel 53.

§ 6 b. DSB kan videregive oplysninger om gæld i form af ubetalt kontrolafgift og ekspeditionsgebyr for rejser med S-tog i hovedstadsområdet efter § 6, stk. 2, til kreditoplysningsbureauer, når gældsforpligtelsen fremgår af en kendelse, eller der er sket en tilførsel til fogedbogen eller lignende om gældsforpligtelsen, eventuelt i forbindelse med afgivelse af insolvenserklæring.

§ 7. Indtægterne fra salg af kort og billetter fordeles mellem Hovedstadens Udviklingsråd, jernbanevirksomhederne og de i medfør af lov om Ørestaden mv. dannede letbaneselskaber på grundlag af takststrukturen og det udførte persontransportarbejde.

Stk. 2. De nærmere regler fastsættes i aftaler mellem Hovedstadens Udviklingsråd og banevirksomhederne. Uoverensstemmelser i forbindelse med aftalernes indgåelse afgøres af trafikministeren.

Stk. 3. Uoverensstemmelser om aftalernes forståelse og om forudsætningerne for disse kan af hver af parterne indbringes for en voldgiftsret, der består af tre medlemmer. Formanden udpeges af præsidenten for Højesteret, medens hver af parterne udpeger et medlem. Voldgiftsrettens afgørelse er endelig.

4. Efter § 7 indsættes:

»**§ 8.** Amtskommuner og kommuner, de fælleskommunale trafikselskaber, Hovedstadens Udviklingsråd, Ørestadsselskabet samt DSB, som samarbejder om at udvikle og drive elektroniske systemer for billettering, kan indgå aftaler i tilknytning hertil, herunder om kommerciel anvendelse af adgangen til billetteringssystemet. Overskud kan udbetales som udbytte til parterne i samarbejdet.«

*Gældende formulering**Lovforslaget*

»§ 9 Amtskommuner og kommuner, de fælleskommunale trafikselskaber, Hovedstadens Udviklingsråd, 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.«

Til lovforslag nr. L 105. Skriftlig fremsættelse (17. november 2004)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet samt lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik. (Individuel handicapkørsel, rejsekort og rejseplan).

(Lovforslag nr. L 105).

Lovforslaget indebærer en præcisering af de nuværende regler for amternes tilrettelæggelse af individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede. Derudover indeholder forslaget enkelte justeringer baseret på de erfaringer, der er indhøstet i forbindelse med de enkelte amtskommuner, trafikselskaber og Hovedstadens

Udviklingsråds (HUR) administration af handicapkørslen.

Lovforslaget indeholder derudover hjemmel til, at amtskommuner og kommuner, de fælleskommunale trafikselskaber, HUR, Ørestadsselskabet samt DSB, som samarbejder om at udvikle og drive elektroniske systemer for dels billettering (rejsekortet) og dels oplysning om rejsetider og rejseplanlægning (rejseplanen), kan indgå aftaler i tilknytning hertil om kommerciel anvendelse af adgangen til systemerne, samt udbetale udbytte til parterne i samarbejdet.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget med tilhørende bemærkninger, tillader jeg mig at anbefale forslaget til Tingets hurtige og velvillige behandling.