

Lovforslag nr. L 51. Fremsat den 31. oktober 1996 af arbejdsministeren (Jytte Andersen)

Forslag

til

Lov om befordringsrabat til efterlønsmodtagere

§ 1. Efterlønsmodtagere, jf. kap. 11 a i lov om arbejdsløshedsforsikring m.v., har ret til rabat ved køb af abonnementskort til befordring i den kollektive persontrafik, der er omfattet af lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik og lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet. For personbefordring med tog gælder rabatretten kun, hvis der er et takstsamarbejde mellem de transportansvarlige myndigheder og jernbanevirksomheder.

Stk. 2. Retten til rabat omfatter ikke befordring i form af individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede eller befordring på første klasse.

Stk. 3. Efterlønsmodtageres ret til rabat efter stk. 1 omfatter måneder, hvor der udbetales efterløn.

§ 2. Der ydes en rabat på 50 pct. af udgifterne til abonnementskortet.

Stk. 2. Efterlønsmodtagere skal ved anmodning om rabat fremvise dokumentation for, at de modtager efterløn samt fremvise personlig legitimation med billede.

§ 3. Det påhviler hvert amtsråd og hver kommunalbestyrelse uden for hovedstadsområdet eller udvalget for en fælleskommunal trafikvirksomhed og Hovedstadsområdets Trafikselvskab (HT) at yde rabat i henhold til §§ 1 og 2.

Stk. 2. Hvert amtsråd eller hvert udvalg for en fælleskommunal trafikvirksomhed uden for hovedstadsområdet sørger for, at den i § 1 anførte rabat indpasses i det takst- og billetteringsystem, der anvendes i amtskommunen.

Stk. 3. Hvert amtsråd eller hvert udvalg for en fælleskommunal trafikvirksomhed uden for hovedstadsområdet og HT kan, under hensyn

til de særlige betingelser, der gælder i området, for pensionisters brug af abonnementskort med rabatordning, fastsætte tilsvarende betingelser for efterlønsmodtageres brug af abonnementskort med rabatordning.

Stk. 4. Udgiften ved rabatordningen og dennes administration afholdes af de transportansvarlige, der er nævnt i stk. 1. Direktoratet for Arbejdsløshedsforsikringen refunderer de transportansvarlige 90 pct. af det beløb, der er ydet i rabat, på grundlag af kvartalsvise opgørelser af rabatbeløbet. I amter uden fælleskommunale trafikvirksomheder sendes opgørelserne til direktoratet af amtsrådet.

Stk. 5. Revisorerne for en fælleskommunal trafikvirksomhed og HT attesterer, at rabatten er ydet i overensstemmelse med §§ 1 og 2, og at rabatbeløbet i øvrigt er opgjort korrekt. I amter, hvor der ikke er oprettet en fælleskommunal trafikvirksomhed, foretages attestationen af amtsrådet.

§ 4. Direktoratet for Arbejdsløshedsforsikringen kan fastsætte regler om

- 1) opgørelsen af hvilke beløb, der er ydet i rabat, og om hvilke krav der stilles til attestationen af opgørelsen, jf. § 3, stk. 4, og om
- 2) indhentning af yderligere oplysninger om ordningen, herunder bl.a. oplysninger om de efterlønsmodtagere, der køber abonnementskort med rabat, om rabatbeløbenes størrelse samt om, at oplysningerne skal gives i elektronisk form.

§ 5. Loven træder i kraft den 1. december 1996.

Stk. 2. Loven tages op til revision senest ved udgangen af 1999.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Etablering af en rabatordning for efterlønsmodtagere ved benyttelse af offentlig transport er et led i opfølgningen af en del af aftalen (mellem Socialdemokratiet, Venstre, Det Konservative Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og CentrumDemokraterne) om anvendelsen af satsreguleringspuljen 1996.

Der blev ved aftalens indgåelse afsat 15 mill. kr. i 1996 og 30 mill. kr. i hvert af årene 1997 – 1999 til ordningen.

Det foreslås, at personer, der modtager efterløn, skal kunne få befordringsrabat ved befordring omfattet af lov om hovedstadens kollektive persontrafik og lov om den lokale og regionale personbefordring uden for hovedstadsområdet.

Befordringsrabatten ydes ved benyttelse af offentlig transport inden for lokalområdet. Ordningen indebærer, at der gives 50 pct. rabat på den ordinære pris på abonnementskort, hvortil der er knyttet krav om personlig brug og legitimation i form af billede m.v.

Det enkelte trafikelskab eller den enkelte amtskommune eller kommune afgør inden for lovens rammer rabatordningens konkrete udformning, herunder anvendelse af brugsperioder, svarende til hvad der i det enkelte trafikelskab gælder for pensionister.

Rabatordningen er forhandlet med de kommunale organisationer.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Der er som en del af aftalen om udmøntning af satsreguleringspuljen 1996 afsat 15 mill. kr. i 1996 og 30 mill. kr. i hvert af årene fra 1997 til 1999 til ordningen.

Det forudsættes, at disse midler kan finansiere ordningen, og at udgifterne til ordningen ikke må overstige 30 mill. kr. på årsbasis.

Ud fra foretagne beregninger vurderes det, at ordningen som foreslået kan holdes inden for den ovenfor anførte ramme.

Da skønnet over andelen af efterlønsmodtagere, der vil benytte ordningen, er forbundet med nogen usikkerhed, forudsættes det, at ordningen tages op til årlig revision, første gang senest ved udgangen af 1997. Revisionen sker særligt med henblik på at vurdere, om der er behov for at tilpasse den i § 2 fastsatte procentsats til ordningens økonomiske ramme. I tilfælde af udgifterne for 1997 overstiger de afsatte 30 mill. kr., forudsættes det dog, at den uforbrugte del af midlerne fra 1996 kan overføres til dækning af udgifterne i 1997.

Det er valgt at give de transportansvarlige en refusion svarende til 90 pct. af den ydede rabat, da denne refusionsprocent ud fra beregninger må vurderes at dække de transportansvarliges nettoudgifter ved rabatordningen, herunder administrationen af ordningen.

Loven må forventes at medføre en administrativ merbelastning for Direktoratet for Arbejdsløshedsforsikringen.

Miljømæssige og erhvervsøkonomiske konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljømæssige eller erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Forholdet til EU-retten

Det fremgår af Artikel 1, stk. 6, i Rådets forordning (EØF) nr. 1893/91 af 20. juni 1991 om ændringer af forordning (EØF) nr. 1191/69 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med grebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje, at de kompetente myndigheder i en medlemsstat – inden for personbefordring – kan undlade at anvende forordningens bestemmelser om bl.a. indgåelse af kontrakter om offentlig tjeneste på befordringsvederlag og -vilkår, som er pålagt i en eller flere sociale gruppers interesse.

Forslaget har derudover ikke EU-retlige aspekter.

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**Til § 1*

Transportydelsen, der udløser rabatretten, er efter forslaget den kollektive persontrafik, der er omfattet af den lovbestemte trafikplanlægning efter henholdsvis lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet (kollektivtrafikloven) og lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik (HT-loven). Der opnås herved ret til rabat i forbindelse med befordring med alle de trafikformer, der er omfattet af planlægningen, uanset hvilken myndighed der forestår befordringen i det enkelte tilfælde. Retten til rabat omfatter rutekørsel med bus, der forløber inden for to amtskommuner eller en amtskommune og hovedstadsområdet. Retten til rabat vil også – i samme omfang som for pensionister – omfatte den kollektive personbefordring, som måtte være omfattet af et takstsamarbejde mellem naboamter, herunder HT, om rutekørsel med bus. Retten til rabat ved befordring med tog eller færge forudsætter, at der er etableret et takstsamarbejde mellem de transportansvarlige myndigheder og DSB, privatbaner og færge-selskaber om tog- og færgetrafik.

Ydelsen omfatter ikke den egentlige fjernbustrafik, der udføres af private busvognmænd/-selskaber, og som forløber ud over to amtskommuner eller ud over hovedstadsområdet og en tilstødende amtskommune. Transportydelsen omfatter heller ikke anden togtrafik eller færgetrafik end den ovenfor nævnte.

Undtagelsen i stk. 2 vedrørende individuel handikapbefordring er en følge af, at denne særlige supplementsordning til den kollektive trafik er pålagt amtsrådene og HT i henhold til kollektivtrafikloven og HT-loven. Der er i denne forbindelse, i overensstemmelse med principperne for offentlige driftstilskud til HT og den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for HT-området, foretaget statslig kompensation for kørselsordningerne gennem bloktilskudspuljen.

Til § 2

Som dokumentation for modtagelse af efterløn skal medlemmet anvende den seneste udbetalings-specifikation for efterløn, som den enkelte arbejdsløshedskasse på medlemmets forlangende skal fremsende, jf. Direktoratet for Arbejdsløshedsforsikringens bekendtgørelse nr. 758 af 15. september 1995 om standardvedtægt for anerkendte arbejdsløsheds-kasser.

Som personlig legitimation kan anvendes pas, kørekort eller lignende legitimation med billede.

Til § 3

Gennemførelsen af rabatordningen pålægges efter bestemmelsen den myndighed, der i henhold til lov om buskørsel er kompetent til at fastsætte takster for rutekørsel med bus inden for myndighedens område, og som tillige udfører kollektiv personbefordring i henhold til den planlægning, der er anført i kollektivtrafikloven og HT-loven.

I amter, hvor en fælleskommunal trafikvirksomhed (trafikselskab) er oprettet, udføres den kollektive buskørsel af dette selskab, der samtidig fastsætter taksterne for trafiknettet. I andre amter – for tiden Ringkøbing, Århus og Fyns amter – står kommunen for udførelsen af buskørslen inden for kommunen (lokal trafik), mens amtet forestår udførelsen af buskørslen inden for amtskommunen (regional trafik).

Bestemmelsen pålægger HT at yde rabat for rejser med bus og tog, der alene foretages inden for hovedstadsområdet.

Det forudsættes efter stk. 2, at amtsrådet eller trafikselskabet, hvor et sådant er oprettet, tager initiativ til samt forestår koordineringen af de praktiske og administrative spørgsmål, der måtte opstå i samarbejdet mellem de forskellige transportansvarlige (lokal over for regional kørsel eller buskørsel over for banetrafikken) f.eks. som følge af et eksisterende takst- og billetteringssystem inden for amtet. Herunder findes det naturligt, at samme myndigheder med andre amter og DSB afklarer eventuelle særlige spørgsmål om rabatordningens administration i forhold til kollektiv trafik, der overskrider amtsgrænsen. Bestemmelsen omfatter kun myndigheder uden for hovedstadsområdet, da HT i hovedstadsområdet efter HT-lovens § 6 fastsætter takster og billetteringssystem for rejse med bus og tog inden for hovedstadsområdet.

For at stille efterlønsmodtagere og pensionister lige ved benyttelse af den kollektive trafik i forbindelse med rabatordninger, og for at der kan ske en spredning af passagerernes benyttelse af den kollektive trafik, kan de transportansvarlige myndigheder efter stk. 3 fastsætte særlige betingelser for efterlønsmodtagere, f.eks. en begrænsning i brugen af abonnementskortet til at omfatte særlige tidsrum, i lighed med de regler, der gælder for pensionister.

De transportansvarlige efter stk. 1 vil få refunderet 90 pct. af det beløb, der er ydet i rabat, fra Direktoratet for Arbejdsløshedsforsikringen. Refusionsbeløbet vil blive udbetalt på grundlag af kvartalsvise opgørelser fra de enkelte transportansvarlige. Fælles-

kommunale trafikvirksomheder og HT indsender deres opgørelser direkte til direktoratet, mens der i amter, hvor der ikke er oprettet fælleskommunal trafikvirksomhed, af amtsrådet foretages en indsamling af opgørelser fra de enkelte transportansvarlige i amtet. Amtsrådet sender herefter til direktoratet en opgørelse af rabatbeløb fordelt på de enkelte transportansvarlige.

Revisorerne for en fælleskommunal trafikvirksomhed og HT skal attestere, at rabatten er givet i overensstemmelse med lovens bestemmelser, og at rabatbeløbet i øvrigt er opgjort korrekt. I amter, hvor der ikke er oprettet en fælleskommunal trafikvirksomhed, foretages attestationen af amtsrådet. Attestationen udgør grundlaget for direktoratets udbetaling af refusionsbeløb. Revisorerne – eller amtsrådene – er ansvarlige for, at rabatordningen og opgørelsen af rabatbeløbet sker forsvarligt og i overensstemmelse med loven. Direktoratet udbetaler refusionsbeløbene til de enkelte transportansvarlige.

Til § 4

Direktoratet for Arbejdsløshedsforsikringen bemyndiges til at fastsætte regler om opgørelserne fra de transportansvarlige om, hvilke beløb der er ydet i rabat, og om hvilke krav der stilles til attestationen af disse. For at det skal være muligt at følge ordningen nærmere, gives en bemyndigelse til direktoratet til at fastsætte regler, hvorefter direktoratet kan indhente yderligere oplysninger om anvendelsen af ordningen, herunder om antallet af efterlønsmodtagere, der køber abonnementskort med rabat, og om rabatbeløbenes størrelse. I denne forbindelse kan direktoratet kræve, at efterlønsmodtagerne kan identificeres på cpr.-numre.

Udkast til administrative regler i medfør af direktoratets bemyndigelse vil blive forelagt de kommunale organisationer til udtalelse.

Til § 5

Loven træder i kraft den 1. december 1996.

Loven tages op til revision senest ved udgangen af 1999.

Skriftlig fremsættelse (31. oktober 1996)

Arbejdsministeren (Jytte Andersen):

Jeg tillader mig herved at fremsætte:

Forslag til lov om befordringsrabat for efterlønsmodtagere.

(Lovforslag nr. L 51).

Etablering af en rabatordning for efterlønsmodtagere ved benyttelse af offentlig transport er et led i opfølgningen af en del af aftalen (mellem Socialdemokratiet, Venstre, Det konservative Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og CentrumDemokraterne) om anvendelsen af satsreguleringspuljen 1996. Der blev ved aftalens indgåelse afsat 15 mill. kr. i 1996 og 30 mill. kr. i hvert af årene 1997 - 1999 til ordningen.

Det foreslås, at personer, der modtager efterløn, skal kunne få befordringsrabat ved befordring omfattet af lov om hovedstadens kollektive persontrafik og lov om den lokale og regionale personbefordring uden for hovedstadsområdet. Ordningen indebærer, at der gives 50 pct. rabat på den ordinære pris på abonnementskort, hvortil der er knyttet krav

om personlig brug og legitimation i form af bil-lede mv.

Det forudsættes, at midlerne fra satspuljeaftalen kan finansiere ordningen, og at udgifterne til ordningen ikke må overstige 30 mill. kr. på årsbasis.

Da skønnet over andelen af efterlønsmodtagere, der vil benytte ordningen, er forbundet med nogen usikkerhed, forudsættes det, at ordningen vil blive taget op til årlig revision, første gang ved udgangen af 1997. Revisionen sker særligt med henblik på at vurdere, om der er behov for at tilpasse den i § 2 fastsatte pro-centsats til ordningens økonomiske ramme.

I tilfælde af udgifterne for 1997 overstiger de afsatte 30 mill. kr., forudsættes det, at den uforbrugte del af midlerne fra 1996 kan overføres til dækning af udgifterne i 1997.

Det foreslås, at ordningen træder i kraft den 1. december 1996.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget og bemærkningerne her til, skal jeg på regeringens vegne anbefale lovforslaget til Folketingets velvillige behandling.