

## Afstemning

### Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Boligudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

### 10) Første behandling af lovforslag nr. L 105: 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).

Af trafikministeren (Flemming Hansen).  
(Fremsat 17/11 2004).

Lovforslaget sættes til forhandling.

## Forhandling

### Gitte Lillelund Bech (V):

Lovforslaget her indeholder to dele. Den første del er en præcisering af, hvilke minimumskrav der kan stilles til individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, og den anden del er bestemmelser om kommerciel anvendelse af det elektroniske rejsekort og rejseplanen.

For Venstre er det med det her lovforslag meget væsentligt, at vi holder fast i formålet med den individuelle handicapkørsel, nemlig at ligestille de svært bevægelseshæmmede brugere i samfundet med borgere uden fysiske handicap, for så vidt angår transportmuligheder med kollektiv trafik.

Der har dog længe været behov for en præcisering af minimumskravene ved individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede.

Jeg vil også sige, at de foreslåede præciseringer i lovforslaget har rejst nogle spørgsmål, hvilket bl.a. fremgår af høringssvarene: Hvad vil det sige at være ligestillet med hensyn til anvendelse af den kollektive trafik? Hvorfor er der en aldersgrænse på 18 år? Hvordan definerer man, at man er svært bevægelseshæmmet?

Det er spørgsmål, som jeg finder det er naturligt at få belyst i udvalgsarbejdet, idet jeg er sikker på, at der findes fornuftige argumenter for

de valgte præciseringer. Bl.a. vil det være meget naturligt at få belyst de præcise grænser mellem denne lov og serviceloven.

Hvad angår den anden del af lovforslaget vedrørende rejsekortet, mener vi i Venstre, at det er en naturlig forlængelse af ønsket om et landsdækkende elektronisk billetsystem, at vi også giver hjemmel til, at de selskaber, der samarbejder om at udvikle rejsekortet, kan indgå aftale om kommerciel anvendelse af adgangen til systemet samt kan udbetale udbytte til parterne i samarbejdet.

I forbindelse med ønsket om commercialisering vil jeg i øvrigt blot nævne, at vi i Venstre mener, at det er ærgerligt, at private trafikvirksomheder ikke allerede nu kan være aktionærer i Rejsekort A/S.

Så alt i alt – med lidt opklaring med hensyn til handicapdelen – kan Venstre støtte lovforslaget.

(Kort bemærkning).

### Morten Homann (SF):

Jeg forstår ministeren og nu altså også Venstres ordfører derhen, at man sådan set har intentioner om, at ordninger om individuel handicapkørsel i så vidt omfang som muligt faktisk imødekommer handicappedes behov, og at det er noget af det, der er intentionen bag lovforslaget.

I det lys vil jeg så spørge: Hvilket indtryk gør det på Venstres ordfører, at man i de hørings svar, som kommer fra handicaporganisationerne, over en bred front er meget kritiske over for det forslag, som ligger? Man synes, at det på en række punkter er utilstrækkeligt, og at det også på en række punkter er en forringelse af den retstilstand, som gælder nu. Hvis Venstre har de gode intentioner, gør det så ikke noget indtryk, at de handicappede, som skulle have glæde af det her, siger nej tak?

(Kort bemærkning).

### Gitte Lillelund Bech (V):

Det er bl.a. derfor, jeg synes, det er vigtigt, at vi i udvalgsarbejdet får belyst, hvad der er de præcise grunde til det, der ligger i den her lov om kollektiv trafik, i forhold til hvad det er, der ligger i serviceloven, for med hensyn til eksempelvis aldersgrænsen på de 15 år er vurderingen, at serviceloven faktisk giver de 15- til og med 17-årige bedre muligheder for at få handicaptransport, end man ville give dem med det her lovforslag.

Men jeg synes, det er vigtigt, at vi får bredt det ud i forbindelse med udvalgsarbejdet, sådan

at det er fuldstændig klart, hvad det er, der ligger i kollektiv trafik-lovene, og hvad det er, der ligger i serviceloven.

Kl. 11.00

(Kort bemærkning).

**Morten Homann (SF):**

Jeg vil godt sige tak for den positive tilgang og bare for en ordens skyld sikre mig, at det også betyder, at Venstre er parat til at gå ind og støtte nogle ændringer af det foreliggende lovforslag, hvis det faktisk er det, der skal til, for at man i praksis får skabt forbedringer af handicappedes vilkår i trafikken og ikke bare får lavet et stykke papir, som i virkelighedens verden måske forringer vilkårene.

(Kort bemærkning).

**Gitte Lillelund Bech (V):**

Da vi endnu ikke er kommet til udvalgsarbejdet, og da jeg endnu ikke ved, hvad de opklarende spørgsmål i udvalgsarbejdet vil vise, kan jeg ikke give noget tilsagn om, at vi vil støtte eventuelle ændringer. Det må helt bero på, hvad det er, der kommer frem, og hvad forskellen helt præcist er rent juridisk mellem, hvad der ligger i serviceloven, og hvad der ligger i kollektiv trafiklovgivning.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Jeg tror, der er et meget bredt ønske i Folketinget om at sikre en større ensartethed i de serviceydelser, vi tilbyder folk, der har et handicap, men ligesom hr. Homann er jeg bekymret for, om vi så ender på den laveste fællesnævner, og at det er den måde, vi harmoniserer på.

Jeg skal ikke binde fru Lillelund Bech op på nogle bestemte konkrete løsninger, men jeg vil bare høre, om hun helt principielt er enig i, at den særlige selvfølgelig skal for gælde folk helt ned til 12 år, og at de, der er specielt hårdt ramt, selvfølgelig også skal have muligheden for at blive transporteret fra dør til dør. Så kan vi diskutere, i hvilke love og paragraffer vi skal indføre det, men de to ting går jeg ud fra vi er enige om, og så må vi bare tage teknikken bagefter.

(Kort bemærkning).

**Gitte Lillelund Bech (V):**

Det, jeg synes er vigtigt, er, at vi med det her lovforslag rent faktisk får stillet minimumskravene. Det bliver altså klart, hvilke minimumskrav der er til handicapkørslen.

Det ligger os meget på sinde, at vi netop får præciseret minimumskravene, men vi har jo også godt kunnet læse høringssvarene og har kunnet læse, at der fra de forskellige handicaporganisationer er rejst spørgsmål om, hvorvidt nogle af delene bør ligge i serviceloven, hvor de ligger i dag, eller om de bør ligge i den pågældende lov. Jeg synes, det ville være rart at få opklaret, for jeg er ikke dybt inde i serviceloven, og hvad det lige præcis er, der gør forskellen.

Hvis det er sådan, at de 15-18-årige eller 12-18-årige for den sags skyld er bedre stillet i serviceloven, så ville jeg synes, det ville være fuldstændig absurd at putte dem ind i den her lovgivning, hvis det faktisk giver dem nogle begrænsninger, som de ikke har, hvis det ligger i serviceloven.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Jeg er helt enig i, at vi ikke her skal diskutere, om det skal stå i serviceloven eller i den her lov. Det, jeg spurgte til, var, om fru Gitte Lillelund Bech er principielt enig med mig i, at den minimumsstandard, der må gælde, uanset hvor den står henne, gælder for folk ned til 12 år med et handicap, og for så vidt angår svært handicappede, også gælder, hvis de skal transporteres fra dør til dør. Det er et helt principielt politisk spørgsmål, som kan besvares meget enkelt: Ja eller nej.

Jeg er helt sikker på, at fru Gitte Lillelund Bech med den positive tone, hun har, vil svare ja, men jeg tror omvendt, at der er en del handicappede, der vil blive bekymrede, hvis hun ikke kan svare ja på dette ret principielle spørgsmål.

(Kort bemærkning).

**Gitte Lillelund Bech (V):**

Med hensyn til hvad der vedrører den kollektive trafik, så er det, som jeg også nævnte i min ordførertale, ret vigtigt, at vi ligestiller muligheden for anvendelsen af kollektiv trafik mellem de svært handicappede og os borgere uden fysiske handicap. Det er jo ikke sådan, at jeg som borger uden fysisk handicap bliver hentet ved min dør og bragt til min dør, så derfor kan jeg ikke principielt sige, at transporten fra dør til dør gælder for den ene, men ikke for den anden gruppe.

Det, jeg synes er vigtigt at holde fast i, er, at vi skal opretholde en adgang til kollektiv trafik også for de svært bevægelseshæmmede. Det er i hvert fald det, som lovforslaget lægger op, men det er rigtigt, at lovforslaget ikke lægger op til

en dør til dør-løsning, for det vil ikke være at sidestille deres muligheder for at bruge den kollektive trafik med de muligheder, vi brugere uden fysiske handicap har.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg vil godt følge op på det, for det, jeg har forstået der også er henvendelser om fra invalideorganisationerne, er, at det skal være bredt nok. Der er en risiko for, at det bliver for snævert i lovforslaget, at det kun er personer med svær fysisk funktionsnedsættelse, der bliver omfattet, og at de, der i virkeligheden har samme behov for at kunne være sikre på at komme fra dør til dør, lades i stikken med lovforslaget.

Der vil jeg godt spørge, om ikke den definition, fru Gitte Lillelund Bech kom med, er lidt forkert: Der er de svært funktionshæmmede, og så er der alle andre. Så enkelt er det vist ikke. Der er en lidt bredere gruppe, som vi skal være sikre på at få med.

(Kort bemærkning).

**Gitte Lillelund Bech (V):**

Hvis vi tænker på gruppen af de blinde og svagtseende, er det sådan, at regeringen har indgået finanslovaftale sammen med Dansk Folkeparti og Kristendemokraterne lige præcis om, hvordan man kan sikre de blinde og svagtseende med hensyn til dør til dør-transport. Der vil jeg sige, at jeg ikke vil betragte blinde og svagtseende som nogle, der falder ind under den kategori, der hedder svært bevægelseshæmmede.

Kl. 11.05

Men jeg har da noteret mig spørgsmålet – og det var også det, jeg læste op fra min ordførertale – om, hvad der er definitionen på en svært bevægelseshæmmede. For spørgsmålet er, og det er noget, som jeg synes det er værd at få afklaret: Kan man være svært bevægelseshæmmede uden at have et gangstativ?

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen (EL):**

Så tror jeg, vi er ved at være lidt inde ved kernen, for det, der er vores bekymring, er, at man siger, at der er nogle aldersgrupper, og så er der nogle grupper af handicappede med et svagt syn f.eks., og det problem bliver løst alle mulige andre steder, håber man så.

Men der er altså behov for at gå igennem, om vi ikke i virkeligheden skal sikre, at den fastlægelse bliver bredere i det her lovforslag, sådan at

vi er sikre på, at de, som virkelig har brug for den ordening og tryghed at kunne komme fra dør til dør, også får den. Der synes jeg stadig væk det er, som om fru Gitte Lillelund Bech indsnævrer den gruppe, der skal have sikret den ret.

Det vil vi i hvert fald se meget omhyggeligt på i udvalget, for jeg synes ikke, man bliver helt tryk ved de svar, man får fra Venstres ordfører.

(Kort bemærkning).

**Gitte Lillelund Bech (V):**

Jeg kan endnu en gang referere til min ordførertale, hvor jeg sagde, at det var vigtigt, at vi fik belyst de her spørgsmål og eksempelvis også spørgsmålet om definitionen af svært bevægelseshæmmede. Jeg er sikker på, at der findes fornuftige argumenter for de valgte præciseringer, men jeg synes, det er vigtigt, at vi får det belyst, fordi det rejses som en problemstilling fra handicaporganisationerne i høringssvarene. Derfor synes jeg, at det er i udvalgsarbejdet, vi skal belyse det.

Jeg vil ikke tage stilling til, hvad man skal eller man ikke skal, andet end jeg vil sige, at lige præcis hvad angår de blinde og svagtseende, har regeringen taget hånd om problematikken. Dem betragter jeg ikke som hørende ind under det, der ligger i det her lovforslag, selv om jeg har bemærket mig, at Dansk Blindesamfund gerne ville have dem til at høre ind under det her lovforslag.

Men det mener jeg altså vi tager hånd om i den finanslovaftale, som er lavet med Dansk Folkeparti og Kristendemokraterne.

**Formanden:**

Så er det hr. Peder Sass som ordfører.

**Peder Sass (S):**

Socialdemokraterne kan overordnet støtte dette lovforslag. Lovforslaget prøver at tydeliggøre, hvilke kørselsydelse trafikalskaberne skal stille til rådighed for de handicappede. I bemærkningerne vedkender regeringen sig, at den nuværende lov og de gældende bestemmelser ikke har sikret de svært bevægelseshandicappede i tilstrækkelig grad med hensyn til muligheder for at kunne blive transporteret. Men får vi med lovforslaget sikret andet end et minimumskrav på 104 enkeltture? Det spørgsmål må stilles til ministeren.

Ved en gennemlæsning af høringssvarene fra en række organisationer, herunder også De Sam-

virkende Invalideorganisationer, får man det indtryk, at de fremsatte ændringer i lovforslaget ikke er tilstrækkelige. Jeg vil gerne give udtryk for, at vi i Socialdemokratiet har stor forståelse for DSI's og andre organisationers undren over, at lovforslaget fortsat diskriminerer en række handicapgrupper.

Jeg er også enig med en række handicaporganisationer i, at unge handicappede under 18 år også har behov for en offentlig transport efter denne lov. Dette fremgår i øvrigt også af Trafikministeriets egen analyse fra marts 1998, hvor ministeriet selv peger på en 15-års-grænse som aldersgrænse. Hvorfor har ministeren ikke taget dette med ind i lovforslaget, må man spørge.

Endvidere mener jeg, at vi i udvalget har behov for at få defineret begrebet dør til dør-princippet. Hovedstadens Udviklingsråd og nogle amter tilbyder i deres hørings svar dør til dør-service. Dette må kunne implementeres i loven for at vi kan undgå, at den handicappede bliver afhængig af hjemmehjælp, naboer m.v.

Lovforslagets tekst om, at kørslen skal foregå så tæt til gadedøren som muligt, kan fortolkes på vidt forskellige måder. Jeg vil gerne sige til trafikministeren, at vi ikke kan være bekendt at have en så svag formulering i loven. I det hele taget er der i lovforslaget en række områder, hvor læsning af hørings svarene rejser tvivl om, hvorvidt det er godt nok.

Jeg mener, at vi i udvalgsarbejdet – hvilket jeg også hørte den tidligere ordfører give udtryk for – må sikre os, at denne gruppe af samfundsborgerne tilbydes en kollektiv transport, som så vidt muligt ligestiller dem med den øvrige del af befolkningen, hvilket vel også dybest set er befolkningens intentioner på det her område. Så meget om det.

Til den anden del af lovgivningen, der handler om spørgsmålet om at give lov hjemmel til kommerciel adgang til systemerne ved indførelse af rejsekort og rejseplaner, har vi i Socialdemokratiet ingen indvendinger imod, at man gennemfører det. Så i det store hele støtter vi lovforslaget.

Kl. 11.10

#### **Formanden:**

Tak til hr. Peder Sass. Så er det hr. Poul Fischer som ordfører.

#### **Poul Fischer (DF):**

Dette lovforslag præciserer de nuværende regler for amternes tilrettelæggelse af handicapkørsel

for svært bevægelseshæmmede. Kravet om denne præcisering er kommet fra Ombudsmanden, og Ombudsmanden blev i forbindelse med vedtagelse af et beslutningsforslag om ligestilling og ligebehandling mellem handicappede og andre borgere bedt om at følge udviklingen og eventuelt meddele påtale. Det har Ombudsmanden nu gjort, idet han ikke mener, at ligebehandlingsprincippet er blevet tilgodeset.

Derfor dette lovforslag, som vi i Dansk Folkeparti hilser velkommen, hvor de berørte parter til enhver tid kan se, hvilke rettigheder de har. Lovgivningen udstikker minimumsrettigheder, og det er amterne, der administrerer ordningen og fastlægger serviceniveauet, der dog aldrig må blive lavere end denne lovs minimumskrav. Når kommunalreformen bliver vedtaget, vil det være de nye trafik selskaber, der administrerer ordningen.

Lovforslaget har været i høring, og hørings svaret fra De Samvirkende Invalideorganisationer giver anledning til mere ris end ros, man når til den konklusion, at lovforslaget skal gå om igen. Indsigelserne fra DSI kan være meget relevante at diskutere og tage en debat om, det er bare ikke det, der er meningen med dette lovforslag. Meningen er nemlig at præcisere de nuværende regler. Skal DSI's ønsker indarbejdes i ny lovgivning, er det finanslovstof, da amterne eller de nye trafik selskaber selvfølgelig vil kræve udligning, hvis lovgivningen skærpes. Dansk Folkeparti er åben for en dialog med DSI om elementerne i hørings svaret til kommende finanslovforhandlinger.

Lovforslaget medtager også et forslag om, at Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S kan indgå aftaler om kommerciel udnyttelse af deres systemer og betale udbytte til ejerkredsen. Da staten garanterer for lånene til de to selskaber, er det en overvejelse værd, om udbyttebetaling skal indstilles, indtil gælden er afviklet.

Med indførelse af rejsekortet fra 2007 bliver det nemmere at benytte den kollektive transport, og der er ingen tvivl om, at det vil medføre, at endnu flere vil anvende de kollektive ordninger.

Dansk Folkeparti kan tilslutte sig lovforslaget.

(Kort bemærkning).

#### **Martin Lidegaard (RV):**

Den persongruppe, vi snakker om her, er faktisk 500.000 danskere, heriblandt for en stor dels vedkommende pensionister, som er gangbesvæ-

rede. Jeg kan ikke helt forstå hr. Poul Fischers argumentation om, at diskussionen om, hvorvidt de, der ikke kan gå selv, og som har svære gå-problemer – mange pensionister især – skal kunne transporteres helt til dørs, ikke har noget med denne her lov at gøre, for denne her lov handler lige præcis om, hvorvidt de mennesker har et minimumskrav på det.

Jeg forstår godt, at Dansk Folkeparti nu har indgået finanslovaftale med regeringen, hvor man ikke tager højde for det her, og sådan er det, men hører jeg rigtigt, når hr. Poul Fischer siger, at han vil godt være med til at diskutere et minimumskrav om transport fra dør til dør, bare det først gælder fra 2006?

(Kort bemærkning).

**Poul Fischer (DF):**

Jeg siger i min ordførertale, at vi gerne går i dialog med DSI om nogle af de punkter, de kommer med i deres høringssvar, men vi ved jo også, at det er amterne, der skal udføre de ting, vi bygger ind i loven, og skærper vi loven i forhold til, hvad der er gældende i dag, kommer DUT-princippet i kraft, og så skal der skaffes flere penge på bordet til amterne. Derfor vil det være finanslovstof. Men det er da emner, der berører Dansk Folkeparti dybt, og derfor vil vi gerne, som jeg sagde, gå i dialog med DSI om de forhold, de nævner.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Det her er et område, som vedrører, hvad vi mener borgerne principielt har ret til, det er det, vi taler om i dag. Og så er det rigtig nok, at der er nogle finansielle aspekter, som skal forhandles i en finanslov.

Mit spørgsmål og det, der er temaet for dagens debat, er: Mener hr. Poul Fischer og Dansk Folkeparti, at ældre mennesker, der har store problemer med at gå, har krav på at kunne blive transporteret fra dør til dør og ikke bare til nedden for trappen? Det er et politisk spørgsmål, det er et valg, vi skal tage politisk, om man vil hjælpe ældre mennesker i den situation, eller om man siger, at det må vi bare overlade til amterne at beslutte. Hvad mener Dansk Folkeparti?

Kl. 11.15

(Kort bemærkning).

**Poul Fischer (DF):**

Dansk Folkeparti mener, at også på dette område bør man skærpe lovgivningen og gøre vilkå-

rene bedre. Det er klart, at det er et centralt punkt, og derfor går vi i dialog om det.

**Formanden:**

Tak til hr. Poul Fischer, og den næste ordfører er hr. Morten Homann.

**Morten Homann (SF):**

I SF hilser vi det velkommen, at man ser på dette område, og vi anerkender også, at der langt hen ad vejen ligger gode intentioner bag det foreliggende forslag. Vi er dog en anelse bekymrede efter at have læst de ganske mange høringssvar og kommentarer, der er kommet til forslaget fra de handicappedes egne organisationer, for vores målestok må være, at uanset at vi kan have de rigtige intentioner herinde, er der noget galt, hvis det ikke munder ud i, at de forslag og de tiltag, vi laver, kan hjælpe de mennesker, de er tiltænkt. Så er det os, der er noget galt med, og ikke virkeligheden.

Før vi kan gå ind i en diskussion om at støtte forslaget, er vi nødt til at få klarhed over en række ting i udvalgsarbejdet. Vi er nødt til at få sikkerhed for, at der f.eks. er mulighed for at give folk ordentlige transportvilkår, ikke kun hvis de er svært bevægelseshæmmede, men også hvis de har andre handicap, som gør, at de har en alvorlig funktionsnedsættelse, der nødvendiggør, at de skal have tilbud om handicaptransport. Vi synes også, det er nødvendigt at se på aldersgrænsen og på dør til dør-princippet.

Der er en lang række forhold, som de handicappedes organisationer har peget på. Dem vil vi spørge til under udvalgsarbejdet, for det er nødvendigt at få dem afklaret, før vi vil kunne afgøre, om vi kan støtte forslaget.

Vi vil gerne være med til at skabe forbedringer på området, men vi har brug for at få fuldstændig sikkerhed for, at det virkelig er forbedringer og ikke forringelser, der skabes, så på nærværende tidspunkt kan vi ikke meddele, om vi kan støtte forslaget.

**Martin Lidegaard (RV):**

Det forslag, vi har til behandling i dag, omhandler faktisk to meget forskellige punkter.

Jeg vil gerne indledningsvis sige, at selv om det nemmeste er at samle punkterne i det samme lovforslag, beklager vi i virkeligheden lidt fra radikal side, at vi ikke kan få to særskilte behandlinger af forslaget. Det er to virkelig forskellige problemstillinger og også meget omfattende problemstillinger, vi her har til behand-

ling, og vi kan i hvert fald let havne i den situation, at vi kan stemme for den ene del af forslaget, men ikke for den anden.

Jeg vil gerne starte med den del af lovforslaget, som handler om lokal og regional kollektiv personbefordring af folk, som har et handicap. Vi hilser velkommen, at der omsider bliver en mere ligelig behandling på tværs af amtsgrænserne og de kommende regionsgrænser på dette område. Vi har bedt om det i mange år, og vi er glade for, at der bliver taget hul på debatten.

Men vi er ikke glade for, at regeringen har valgt den laveste fællesnævner for det tværgående samarbejde. Vi synes simpelt hen ikke, man kan være det bekendt over for de 500.000 danskere, heriblandt mange ældre og svært handicappede, som ikke kan få en normal dagligdag.

Ud over at vi synes, det er en falliterklæring over for de mennesker, synes vi faktisk også, det er en umådelig forkert måde, man angriber hele problemstillingen med mennesker, der har et handicap, på. Udfordringen må vel være at lave et tilgængeligt samfund, hvor man i stedet for at fokusere på de menneskers problemer fokuserer på deres ressourcer og gør, hvad man kan for at benytte de ressourcer og få de mennesker integreret i det danske samfund i stedet for at opbygge barrierer, der gør, at de ikke kan tage del i samfundslivet.

Jeg er ikke i tvivl om, at den strategi, som lovforslaget er udtryk for, koster det danske samfund penge i sidste ende, fordi vi blokerer for de menneskers inddragelse i det danske samfundsliv. Vi vil derfor gå til udvalgsbehandlingen med det udgangspunkt, at vi i hvert fald meget, meget gerne skal have de forskellige ændringsforslag, som er foreslået af De Samvirkende Invalideorganisationer, med i det færdige forslag, altså dør til dør-princippet, og at forslaget skal omfatte personer helt ned til 12 år. Hvis det skaber nogen problemer i forbindelse med finansloven, må vi tage dem op og se, om vi kan udskyde det til 2006. Jeg hørte, hvad ordføreren fra Dansk Folkeparti sagde, og jeg ved ikke, om der kan komme et alternativt flertal, men jeg håber i og for sig, at vi kan få en god dialog med ministeren om det, for jeg synes, det er nogle meget principielle ting.

Så meget om den første del af lovforslaget.

Kl. 11.20

Rejsekortet er der ikke brugt mange ord på, selv om det må siges, at vi her står over for en revolution i den kollektive personbefordring.

Det er en revolution, vi fra radikal side hilser meget velkommen, og vi synes, den er utrolig spændende.

Jeg har to ting, jeg gerne vil knytte bemærkninger til. Når det bliver til virkelighed i 2009, sådan som planen er nu, tror jeg, at det vil skabe en øget efterspørgsel af den kollektive trafik. Den efterspørgsel skal vi kunne imødekomme, og er ministeren sikker på, at vi kan det? Jeg tænker på vores tidligere diskussioner, ikke mindst om pendlerstrækninger til og fra de store byer. Har jernbanerne kapacitet nok til at kunne klare efterspørgslen? Kan vi simpelt hen dække det behov, der kommer, når folk pludselig kan vade ud og ind af de kollektive transportmidler, fuldstændig som de vil?

Jeg synes, det er et spørgsmål, vi bliver nødt til at diskutere meget grundigt, også i den kreds, der står bag 5. november-forliget fra 2003. Kan vi være sikre på, at der i 2009 er den kapacitet, der er brug for? Jeg håber, ministeren er med på at tage den diskussion.

Det andet, jeg gerne vil fremdrage, er et lidt mere delikat spørgsmål. Der er i lovforslaget lagt op til, at det er de parthavere, som er med i selskabskonstruktionen om rejsekort, der scorer gevinsten, hvis andre skal købe sig ind på et senere tidspunkt. Nu er det jo meget svært at spå om her i dag, hvor meget den ret bliver værd, men jeg kunne nu godt forestille mig, at den bliver ret meget værd, fordi der vil være mange kommercielle interessenter, der vil have interesse i at købe sig ind. I et meget langt perspektiv kan dette kort måske ligefrem erstatte dankortet, men i første omgang er det selvfølgelig andre kommercielle aktører på transportmarkedet, der vil være interesserede, og jeg tror, der ligger mange penge i det.

Der er lavet en formulering i lovforslaget, hvorefter overskuddet fra at sælge adgangen til at være med i kortet tilfalder partnerne i samarbejdet i form af udbytte. Den formulering tror jeg vi skal diskutere grundigt. Umiddelbart forekommer det selvfølgelig naturligt, men hvad nu, hvis det bliver meget store beløb? Skal midlerne så bindes til at bruges på trafikområdet, eller kan man forestille sig, at kommunerne kan hive penge ud af selskabet og bruge dem på daginstitutionerne og børnehaverne? Er det det, der er tanken, eller skal brugen på en eller anden måde rammes ind? Man kan også tage en principiel diskussion om, hvorvidt det måske burde være staten, der ejer – i citationstegn – infrastrukturen

på området. Den kan jo udvikle sig til meget mere.

Vi er ikke helt afklarede i Det Radikale Venstre angående disse spørgsmål. Der kan siges for og imod, men vi tror, der bliver tale om rigtig mange penge på lidt længere sigt, og derfor mener vi nok, det er en grundig drøftelse værd. Det kunne være spændende at høre, hvad ministeren har gjort sig af overvejelser om de midler og om, hvad de må anvendes til.

#### **Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg tror, og jeg håber også, at ministeren vil erkende, at lovforslaget måske er sympatisk nok i tanken, men det er ikke godt nok. Der må mange forbedringer til undervejs, det synes jeg også man har hørt fra adskillige af de partier, der har holdt deres ordførertaler, så jeg håber, det gør indtryk på ministeren.

Det handler selvfølgelig om at sikre dør til dør-princippet, men det handler også om at få afklaret, hvordan vi sikrer det for alle de grupper af handicappede, som faktisk har brug for det, og jeg synes, der står mange spørgsmål ubesvarede efter debatten i dag. Det kan selvfølgelig være, ministeren kan komme med mere præcise tilkendegivelser ved afslutningen på debatten, men der er mange åbne spørgsmål:

Hvordan sikres de 12-18-årige? Det er ikke klart fastslået, hvordan de bliver sikret. Hvordan sikres det, at en tilstrækkelig bred personkreds bliver omfattet af forslaget? Hvordan sikres det, at formålet med kørslen bliver tilstrækkelig bredt? F.eks. omfatter lovforslaget ikke transport til beskæftigelse. Kørslens omfang og service i forbindelse med kørslen er ikke tilstrækkeligt fastlagt i forslaget. Kan en handicapet f.eks. forvente at blive hentet i selve boligen, hvis det er nødvendigt? Og er det sikret, at de handicappede har krav på det efter lovforslaget?

Kl. 11.25

Det er også uklart, hvor meget amterne må tage i betaling, og der synes også at mangle et klageorgan i lovforslaget. Måske kunne de lokale handicapråd få et ord at skulle have sagt i den forbindelse. Der mangler tilsyneladende også en forpligtelse til at tilbyde ture ud over de 104, der er pligt til at udføre. Amterne kan tilbyde ture ud over 104 ture om året, men de er ikke forpligtet til det.

Så siger man: Nå ja, men noget af det det bliver altså dækket gennem den aftale, man har med Dansk Folkeparti. Jeg er meget i tvivl om,

hvad den skulle kunne sikre, men det kan ministeren måske uddybe. Jeg synes bare, det var bedre at give alle de grupper, der har behov for det, f.eks. også dem, der ikke ser så godt, alle rettighederne i lovforslaget, så der var et gennemskueligt, overskueligt og klart regelsæt, og alle de, der har brug for transport fra dør til dør, kan tage udgangspunkt i, at de være sikre på deres rettigheder og også har et klageorgan, hvis de mener, at myndighederne ikke fortolker reglerne rigtigt. Der bliver jo totalt kaos på området i de kommende år, hvis det lykkes regeringen at komme igennem med strukturreformen, og det gør det endnu mere påkrævet, at der er både klare regler og klagemuligheder.

Jeg synes, vi skal betragte det lovforslag, ministeren er kommet med, som et slags arbejdsrapport, et indledende notat, eller hvad man nu skal sige. Så kan vi begynde arbejdet på området med at få kortlagt, hvad der egentlig er brug for, og gennemgå det meget grundigt, så vi er sikre på, at vi får alle med, og at alle, der har brug for det, bliver omfattet af lovforslaget.

Danmark er ikke internationalt berømt for sin tilgængelighed på handicapområdet, kan jeg hilse ministeren og sige. Vi var f.eks. med Boligudvalget i Toronto og New York for at se på, hvordan man de steder lovgiver om tilgængelighed og adgang til både transportmidler og boliger, og det indtryk, vi fik, var, at Danmark har altså ikke noget at prale ad. Tværtimod synes man i Amerika, at Danmark er lidt ulandsagtigt på området. Vi er faktisk langt bagefter i international sammenhæng, vi kunne godt gøre det bedre og også bedre end i det lovforslag, ministeren har fremsat her.

Jeg håber, ministeren vil gå til arbejdet på en konstruktiv måde, så vi kan få sikkerhed for, at alle, der har et rimeligt behov på området, bliver dækket. Som hr. Lidegaard nævnde, er det altså mange hundrede tusinde mennesker, vi snakker om, og de har krav på, at tingene bliver ordnet på en klar, gennemskuelig og ordentlig måde.

Jeg håber, vi kan få tilsagn fra ministeren om, at det vil ske. Hvis vi kan det, vil Enhedslisten selvfølgelig gå konstruktivt ind i udvalgsarbejdet i håb om, at der kan findes en bred løsning, som alle partier kan bakke op. Men forudsætningen for, at det kan blive tilfældet, er altså, at forslaget må gøres bedre end det, der ligger her som udgangspunkt.

**Tove Videbæk (KD):**

Den nuværende lovgivning om handicapkørsel er ikke særlig præcis og også temmelig uklar, og det skulle dette lovforslag rette op på.

I lovforslaget er der præciseret nogle minimumskrav, der kan stilles til selve handicapkørslen, og forslaget skal også tydeliggøre, hvilken kørselsydelse amtskommuner, trafikselskaber og HUR som minimum skal stille til rådighed. Minimumskravene er 104 enkeltture så tæt til gadedøren som muligt, kørslen skal foregå i egne køretøjer, og der skal være mulighed for kørsel til et tilstødende amt m.v. Men det præcise serviceniveau vil dog fortsat kunne være bedre i nogle amter end i andre, kravene er absolutte minimumskrav.

Angående lovforslaget vil jeg også sige, at Kristendemokraterne især har taget spørgsmålet om kørsel for blinde op. Vi ved, at blinde og svagsynede har problemer med at finde til og fra de kollektive trafikmidler. Mange blinde kan sagtens bruge den kollektive trafik og gør det også, men mange af dem har problemer med at nå hen til banegården eller stoppestedet, og derfor har vi under finanslovforhandlingerne taget spørgsmålet op.

Kl. 11.30

Derfor vil der i det kommende år blive iværksat en undersøgelse og udarbejdet en redegørelse om problemet. Der vil blive igangsat et udredningsarbejde på området, så vi næste år kan tage stilling til eventuelle yderligere tilbud til handicapkørsel for blinde og svagtseende. Man er faktisk ikke klar over, hvor stort problemet er, og det er klart, at vi skal spørge de blinde og svagtseende selv, hvor problemerne ligger, og hvor store de er. I Kristendemokraterne er vi glade for, at vi har været med til at få sat gang i det udredningsarbejde.

Ud over det indeholder lovforslaget et forslag om rejsekort, og det synes vi er et meget spændende forslag. Vi tror, der kan komme mange spændende initiativer ud af det. I går havde vi et møde med de folk, som arbejder med det, og jeg synes, vi fik mange oplysninger, som gør forslaget endnu mere spændende, end da jeg læste det.

Vi kan gå ind for lovforslaget.

**Formanden:**

Tak til fru Tove Videbæk, og så er der kommet en konservativ ordfører.

**Kaj Ikast (KF):**

Jeg undskylder, at jeg ikke var til stede i salen, da jeg skulle tale.

Jeg kan sige, at Det Konservative Folkeparti støtter lovforslaget, som det ligger her. Ombudsmanden har i flere omgange bedt om en præcisering af netop handicapkørslen. Den gennemføres på vidt forskellige måder ude i landet, men her får vi en præcisering af, hvad der gøres i amter og trafikselskaber og i HUR, som administrerer på en anden måde end de øvrige. Det synes jeg er en god præcisering, og den kommer netop samtidig med, at hele strukturreformen kommer til høring, så vi kan se, hvorledes de forskellige forhold er.

Endvidere indeholder forslaget to forslag, som vi meget stærkt ønsker fremmet. Det ene er om det elektroniske rejsekort, med hvilket man kan betale for kollektiv trafik, og her håber jeg, at alle former kommer med i løbet af en periode. Jeg synes, at det initiativ, der er taget, er meget flot, og jeg håber, det bliver en stor succes, sådan som det er sket i andre lande, der har gennemført noget lignende.

Indbygget i dette rejsekort er der en rejsetidsoversigt, og hvis man bruger den rigtigt, kan man lave en rejseplanlægning. Vi er inde i en helt ny elektronisk tidsalder, når det bliver gennemført, og det glæder vi os meget til.

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Jeg vil gerne takke Folketingets partier for den debat, vi har haft, og for den meget store tilslutning, der er til lovforslaget. Det er jo en meget stor tilslutning, og det er jeg selvfølgelig meget, meget taknemlig for.

Jeg vil også gerne sige, at det er gået hurtigt med førstebehandlingen, og det synes jeg faktisk er fornuftigt. Partierne har præciseret, at der er nogle problemer, men også at man ikke kan behandle dem ved at stå her i Folketinget og diskutere dem. De skal behandles under udvalgsarbejdet, og det er jeg fuldstændig enig i.

Den nuværende lovgivning om handicapkørsel er for uklar og for upræcis. Det skal der selvfølgelig rettes op på, og jeg vil gerne understrege, at det netop er baggrunden for dette lovforslag. Desuden har Ombudsmanden flere gange påtalt, at der var brug for en mere præcis lovgivning, som gør den mere operativ.

Man kan sige en lille smule populistisk, men faktisk rigtigt, at på handicapområdet er der lovgivet via bemærkninger til lovforslag. Der står ikke præcist noget sted, hvilke rettigheder



der er, men det er det, vi gør med dette lovfor-slag, og jeg har hørt, at alle er enige om, at over-ordnet set er det meget vigtigt. Når man har brug for hjælp, fordi man er så uheldig, at man har et handicap, skal man vide, hvilke krav man kan rejse, og jeg synes, lovforslaget er en god bevægelse.

Kl. 11.35

For så vidt angår handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, fastlægges der i lovfor-slaget en række minimumkrav til ordningen, så man præcis ved, hvilke krav man har at leve op til. Fastlæggelsen af det præcise serviceniveau vil dog altid kunne variere, idet det fortsat er overladt til amterne og senere til regionerne og kommunerne at fastlægge dette, således som det også er tilfældet med serviceniveauet for den øvrige kollektive trafik.

Individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede skal i modsætning til den øvrige kollektive trafik holde sig inden for de mere præcise rammer, som fastlægges i lovforslaget. Minimumskravene gør det således klart, hvilke kørselsydelse der skal stilles til rådighed for svært bevægelseshæmmede. Der er tale om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, og det vil der fortsat være. Målgruppen udvides ikke ved lovforslaget, for lovforslaget er alene en præcisering af den gældende lovgivning – det vil jeg gerne gentage: Lovforslaget er alene en præcisering af det gældende regelgrundlag.

Det fremgår af lovforslaget, at målgruppen foreslås præciseret til at omfatte gruppen af svært bevægelseshæmmede på 18 år og derover. Det er her i salen rejst ønske om, og vi har også i ministeriet overvejet at fastsætte en lavere aldersgrænse, men vi har ikke fundet det hensigtsmæssigt at åbne ordningen for denne gruppe, idet den dermed ville risikere at blive ringere stillet, end den er med de mere fleksible kørselstilbud, den er berettiget til efter anden lovgivning, primært servicelovgivning. Sagen er ganske enkelt, at i dag kan disse grupper få bedre kørselsordninger under servicelovgivningen, og ved at undgå at gå længere ned end 18 år præciserer vi, at vi ikke ønsker, at der skal kunne ske nogle fortolkningsmuligheder i negativ retning. Det er svar på mange af de spørgsmål, der er stillet.

Med hensyn til finansieringen har flere allerede rejst spørgsmålet. Jeg vil gerne sige, at som fru Tove Videbæk netop har sagt, har vi under finanslovforhandlingerne lavet en aftale med

Dansk Folkeparti og Kristendemokraterne, hvor vi har lagt vægt på at se på forholdene for de blinde og svagtseende. Hvis der skal laves andre forbedringer, kan jeg sige meget præcist, at jeg vil følge udvalgsbehandlingen og dermed også Folketingets partiers forslag til finansiering, hvis der kommer yderligere ønsker. Sådan hænger tingene nu engang sammen.

Så vil jeg vende mig til den anden del af lovforslaget, som ikke særlig mange gjorde noget ud af. Det blev nævnt af alle, men specielt hr. Martin Lidegaard gjorde en del ud af det, og jeg vil nu give min mening til kende om dette punkt.

Lovforslaget indebærer, at de nuværende parter bag Rejsekortet og Rejseplanen kan indgå aftale om kommerciel anvendelse af adgangen til systemet og desuden udbetale udbytte til parterne i samarbejdet. Parterne bag Rejsekort A/S er DSB, HUR, Ørestadsselskabet og en række af de kommunale trafikselskaber. De øvrige fælleskommunale trafikselskaber kan når som helst blive aktionærer, og senere får også private trafikvirksomheder mulighed for at blive aktionærer. Ejerkredsen bag Rejseplanen er stort set alle udbydere af kollektiv trafik.

Der er ikke mulighed for at indgå sådanne aftaler efter de almindelige kommunalretlige grundsætninger om kommuners opgavevaretagelse, og derfor har vi med lovforslaget villet tilvejebringe den fornødne lovhjælp allerede nu. På den måde sikres mulighed for, at en del af betalingen for kommerciel anvendelse af kortet og selskabernes udbytte kan kanaliseres tilbage til de offentlige myndigheder, der står bag Rejsekort- og Rejseplanselskaberne. På den måde bliver de samlede projekter billigere for det offentlige.

Jeg vil gerne sige, at jeg er meget enig med både fru Tove Videbæk og hr. Martin Lidegaard i, at her står vi i virkeligheden i en fantastisk spændende situation. Vi havde i går i Trafikministeriet en gennemgang af dette punkt, alle partier var naturligvis inviteret, men der var desværre to, der var forhindret. Men det er, som hr. Martin Lidegaard sagde, næsten en revolution, vi står over for med Rejsekortet. Jeg glæder mig til at modtage spørgsmål om det fra udvalget, og jeg glæder mig også til at høre udvalget kommentere det, for det er virkelig en nyhed, der her bliver skabt.

Kl. 11.40

Hr. Martin Lidegaard rejste spørgsmålet: Har vi tilstrækkelig kapacitet til det? Det mener jeg

bestemt vi har, men det skal vi selvfølgelig være opmærksomme på. I den 10-års-plan, hvor det allerstørste af selskaberne, nemlig DSB, er med, og i den meget store og flotte aftale, som bl.a. hr. Martin Lidegaard var med til at indgå, har vi i allerhøjeste grad taget højde for kapacitetsudvidelse og smidighed, men selvfølgelig er det en meget vigtig ting, som vi hele tiden skal være opmærksomme på.

#### Formanden:

Der er foreløbig fire, der har bedt om korte bemærkninger til ministeren. Først hr. Morten Homann.

(Kort bemærkning).

#### Morten Homann (SF):

Tak til ministeren for det, jeg hører som en åben invitation til at forbedre og diskutere forslaget i udvalgsarbejdet.

Ministeren sagde, at lovforslaget alene er tænkt som en præcisering af gældende ret, men jeg forstod samtidig, at forudsat at man bliver enige om at anvise en eventuel nødvendig merfinansiering, er det også muligt at diskutere det rent indholdsmaessige i udvalgsarbejdet. Det vil jeg gerne kvittere for.

Men jeg vil bare stilfærdigt spørge ministeren, om vi ikke kan være enige om, at det, der er målestokken for vores succes i arbejdet med at forbedre forslaget, er, om de handicappede i den sidste ende selv oplever det som en forbedring. Dermed være nødvendigvis ikke sagt, at alle krav skal indfries, for det tror jeg vil blive svært, men målestokken må vel være, om de handicappede selv oplever, at der sker forbedringer og i hvert fald ingen forværringer med forslaget.

(Kort bemærkning).

#### Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg vil starte med det sidste, hr. Homann sagde.

Hr. Homann taler om forbedringer, og jeg må gentage, hvad jeg sagde indledningsvis: Forslaget er et velment forsøg på at sige til de handicappede, at vi gerne vil fortælle dem helt præcist, hvor i loven tingene står, og hvilke rettigheder de har.

Det er jo mærkeligt, at man ikke gjorde det under den socialdemokratisk-radikale regering. Reglerne går tilbage til 1993 – det ved vi alle sammen, og det står også i bemærkningerne til lovforslaget – og jeg har altså haft et intenst ønske om at præcisere dem, så vi på den måde kan sige, at vi virkelig forbedrer vilkårene for de

handicappede. Nu kan de gå til amtet eller kommunen og sige: Vi stiller altså dette krav, for vi har den rettighed, og det står i den og den paragraf. Det synes jeg er det allervigtigste ved forslaget, og det er den gode intention.

(Kort bemærkning).

#### Morten Homann (SF):

Det anerkender jeg fuldt ud, og jeg synes selvfølgelig, det er værdifuldt i sig selv, hvis man kan få skabt den klarhed. Men grunden til, at jeg synes, det er interessant at diskutere forslagets indhold, er for det første, at hele raden rundt har partierne påpeget, at der er nogle områder, hvor man med rimelighed kunne lave nogle forbedringer.

Den anden grund til, at jeg vil diskutere indholdet, er, at handicaporganisationerne i deres høringssvar jo har peget på en række områder, hvor de frygter, der vil ske forværringer af retstilstanden med det foreliggende lovforslag, så mit spørgsmål til ministeren er sådan set kun: Er ministeren enig i, at når vi diskuterer indholdet, er målestokken for, om det er en succes eller ej, ikke, om vi føler det ene eller det andet for det, men om det i sidste ende rent faktisk skaber forbedringer eller forringelser for de handicappede?

(Kort bemærkning).

#### Trafikministeren (Flemming Hansen):

Det er klart, at forslaget ikke må skabe forringelser, og jeg kan altså heller ikke se, hvordan det kan ske ved at præcisere, hvilke rettigheder folk har. Det kan aldrig blive en forringelse.

Hvis man ønsker noget bedre, er Folketingets partier jo altid velkomne til at komme med forslag på området til finansloven og også til at komme med forslag til finansiering. Jeg hørte ikke nogen gøre det under de sidste finanslovsforhandlinger, der netop er afsluttet, men der kommer jo flere finanslove, og så er man altid velkommen til at komme med forslag.

(Kort bemærkning).

#### Peder Sass (S):

Mener ministeren virkelig, at forslaget er så præcist, når der står i selve lovforslaget, at de handicappede kan hentes så tæt på gadedøren som muligt – så tæt på gadedøren som muligt? Man kunne jo meget let ændre teksten til, at det er dør til dør-service, der er tale om, og dermed kunne man forbedre de handicappedes muligheder for at bruge den service, der gives. Med

andre ord: Vil ministeren prøve at få den præcisering ind i forslaget?

Kl. 11.45

(Kort bemærkning).

**Trafikministeren** (Flemming Hansen):

Vi præciserer i lovforslaget, hvilke rettigheder man har, og det er de samme som i dag. Jeg har egentlig længe undret mig over, hvorfor Socialdemokratiet i de 8-9 år, de sad ved magten og var stærkt optaget af dette her, ikke selv valgte at præcisere, hvordan kravene er, for hvis Socialdemokratiet havde et så inderligt ønske om at forbedre forholdene, er det da mærkeligt, at de ikke gjorde det.

(Kort bemærkning).

**Peder Sass** (S):

Det må da glæde ministeren, at ministeren nu har mulighed for at præcisere reglerne klart og tydeligt i den periode, hvor den nuværende minister sidder. Netop ved at lave den ændring, jeg omtalte lige før, vil ministeren jo fjerne den usikkerhed, som findes hos brugerne.

Når vi kigger på den gældende formulering i den eksisterende lovgivning, ved vi jo, at en lang række amter og også HUR-området allerede har gennemført dør til dør-princippet. Derfor mener jeg ikke, at der skulle være noget til hinder for, at man gennemfører det princip ved en lille ændring af lovforslaget, og det vil i realiteten heller ikke betyde, at nogen myndigheder vil kunne gøre krav gældende ifølge DUT-princippet, altså økonomisk kompensation. Det er jo noget, som allerede er gennemført i trafikskaberne, så ministeren kan altså forbedre en lovgivning, som måske ikke er fyldestgørende. Men det tager jo ofte tid.

(Kort bemærkning).

**Trafikministeren** (Flemming Hansen):

Forholdet er jo det, at det gøres i en del af trafikskaberne. Det gøres bl.a. i HUR, og det fortjener HUR stor anerkendelse for. Men det gøres jo ikke i alle trafikskaber, og derfor kommer DUT-princippet ind, og det er derfor, vi må diskutere det i forbindelse med en finanslovforhandling.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen** (EL):

Jeg synes, det forekommer lidt sært, hvis de trafikskaber, der har opfyldt deres forpligtelser, ikke skal have noget for det, mens de, der ikke

har opfyldt deres forpligtelser, åbenbart skal belønnes med en pose DUT-penge. Det er et lidt besynderligt princip, men det kan vi vende tilbage til i udvalget.

Jeg lægger mærke til, at ministeren gang på gang understreger, at forslaget bare er en præcisering af de gældende regler, og at ministeren siger, at en præcisering er i sig selv en forbedring. Men det er den jo ikke, hvis en præcisering betyder en cementering af ting, der ikke er gode nok. Det håber jeg vi kan være enige om.

Så vil jeg gerne bede ministeren beskrive lidt nærmere, hvor ansvaret for de ting, som i dag primært ligger i amter og trafikskaber, flyttes hen, når strukturreformen kommer.

(Kort bemærkning).

**Trafikministeren** (Flemming Hansen):

Det spørgsmål havde jeg forventet, og det har jeg faktisk forberedt mig på i mit lille hoved.

Selv om jeg ikke er jurist, kan jeg sige, at i lov om kollektiv trafik står det meget præcist beskrevet i § 3 og § 11. Jeg håber, hr. Keld Albrechtsen vil læse loven, for her er det endda mere præcist beskrevet end i det forslag, vi behandler i dag.

(Kort bemærkning).

**Keld Albrechtsen** (EL):

Jeg kan selvfølgelig gå hen og slå det efter, men jeg havde egentlig håbet, at ministeren også ville delagtiggøre befolkningen i det her fra talerstolen.

Det, jeg frygter, er – og det kan jo være, det er derfor, ministeren ikke er så vild med at uddybe det – at ansvaret bliver forflygtiget og kommer til at ligge for meget i kommunerne, som måske ikke alle er lige gode på området. Der er måske ikke noget klageorgan, som de handicappede kan henvende sig til, der står måske nok noget på papiret, men efter strukturreformens gennemførelse vil det måske i realiteten være et stykke papir, som ikke er ret meget værd for den handicappede. Det er min bekymring, og derfor havde jeg håbet, at ministeren ville uddybe det lidt. Hvordan kan vi være sikre på, at strukturreformen ikke underminerer området?

(Kort bemærkning).

**Trafikministeren** (Flemming Hansen):

Administrationen af disse ordninger ligger i de trafikskaber, der oprettes. Enhver kommune kan sige til trafikskabet, at man ønsker den og den ordning i kommunen, og så betaler man for

den. Men det er trafikskabet, der administrerer den. Hver eneste kommune kan gøre, som den vil, men minimumskravene er lagt fast i lovgivningen.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Tak for besvarelsen af spørgsmålet. Jeg har tre spørgsmål til ministeren.

Kl. 11.50

Ministeren siger, at denne lovgivning skal sikre, at de handicappede præcis ved, hvad der skal til, men i næste sætning siger ministeren så, at det er i øvrigt ude i amterne, kravene skal præciseres. Ville det ikke være anstændigt at antage forslaget om, at ikke alle skal have dør til dør-service, men de, der ikke kan gå selv, skal have det? Ville det egentlig ikke være en anstændig indfaldsvinkel?

Mit andet spørgsmål er: Ministeren henviser til servicelovgivningen, for så vidt angår folk under 18 år. Men er det ikke rigtigt forstået, at servicelovgivningen kun dækker folk mellem 15 og 18 år, og at servicelovgivningen ikke giver nogen ret? Er det ikke rigtigt, at der ikke er tale om nogen præcis ret, men at det er et fortolkningsspørgsmål på regionalt niveau, hvad retten skal være?

Mit sidste spørgsmål er: For så vidt angår dete provenu – nu er vi ovre i Rejsekortet – som parterne i Rejsekortet får ind, skal det efter ministerens overbevisning så kunne anvendes frit, eller har man gjort sig nogen overvejelser om det?

(Kort bemærkning).

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Med hensyn til dør til dør-princippet har vi præciseret i lovforslaget, hvad minimumskravet er, og som jeg har sagt til andre spillere, står er det jo fuldstændig frit for kommuner og amter, om de vil gå videre sammen med trafikskaberne. Det er jo således, at HUR og flere andre trafikskaber er gået længere på flere områder, og det synes jeg er prisværdigt. Men nu skal folk vide, hvilke krav de kan stille, og det er det, lovgivningen går ud på.

Det andet spørgsmål var om servicelovgivningen. Jeg er ikke klar over, om servicelovgivningen går helt ned til 12 år. Jeg ved, at den går fra 15 til 18 år, men jeg vil meget gerne besvare spørgsmålet under udvalgsarbejdet, naturligvis vil jeg det. Det skal være fuldstændig klart præciseret, det er jeg enig i.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Jeg havde også et spørgsmål om provenuet af Rejsekortet.

Så kunne jeg godt tænke mig at spørge angående dør til dør-princippet. Problemet er jo lige præcis, at det står kommunerne frit for, men hvorfor skal de, der ikke kan gå selv, kravle op ad trapperne? Hvorfor skal de ikke have ret til at blive transporteret?

Jeg synes ikke, vi skal give alle de 500.000 mennesker, der har det ene eller det andet handicap, ret til dør til dør-transport, for det vil blive meget dyrt. Men hvad med den gruppe, der slet ikke kan gå? Ville det ikke være en fin præcisering at give dem den ret? Det, vi diskuterer, er jo, at man skal have ret til det. Uanset om man bor i København eller Viborg eller Sønderjylland, så det forekommer mig at være et anstændigt og overkommeligt ændringsforslag.

(Kort bemærkning).

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Den ret, som ikke rigtig er stadfæstet nogen steder, fordi den står i nogle bemærkninger til nogle forskellige lovforslag, er netop den, vi præciserer nu. Fremover bliver den altså den samme som i dag.

Så var der et spørgsmål om provenuet. Det ser jeg gerne at vi får lejlighed til at diskutere i et samråd eller ved at stille nogle spørgsmål, for det er jo en ret omfattende og ganske ny problemstilling.

**Formanden:**

Tak til trafikministeren, og så er det hr. Keld Albrechtsen som ordfører i anden runde.

**Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg har bedt om ordet i anden runde, fordi ministeren i sin besvarelse af mit spørgsmål for lidt siden i virkeligheden rejste et meget alvorligt problem, nemlig at hvis strukturreformen gennemføres sådan, som den nu ligger, bliver det altså virkelig sin sag for borgerne at få overblik over området. Som ministeren var inde på, er der ét forslag, der vedrører rettighederne, og et andet forslag, som ministeren henviste til, og hvori det står beskrevet, hvordan ansvaret bliver placeret efter strukturreformen, så det er rimelig udviklede sager, må man sige.

Det, der ligger fast efter ministerens besvarelse, er, at det i realiteten er kommunerne, der får ansvaret. Der bliver godt nok et trafikskab, og

jeg forstod ministerens redegørelse i udvalget forleden sådan, at i Sjællandsområdet bliver der ét stort trafikelskab, og i Jylland og på Fyn kan det blive et eller andet ukendt antal trafikelskaber. Men det bliver altså kommunerne, der bestemmer, hvilken kørsel det lokale trafikelskab eller det regionale trafikelskab skal iværksætte, og på hvilke betingelser det bliver.

Det er ikke sådan, at trafikelskabet kan pålægge de kommuner, der ligger inden for trafikelskabets område, at gøre det ordentligt. Det bestemmer kommunerne selv, og der er ikke noget klageorgan. Jeg har spurgt gentagne gange, om der vil blive etableret et klageorgan, men det har ministeren ikke svaret på, og det betyder altså, at vi står i den situation, at hvis man gennemfører strukturreformen, sådan som den ligger nu, bliver det alene og fuldstændig overladt til kommunerne, om folk får de rettigheder, som er noget upræcist fastlagt i lovforslaget.

Kl. 11.55

Den socialdemokratiske ordfører spurgte bl.a., om man får ret til at blive kørt helt til døren, men det kom der ikke noget klart svar på fra ministeren. Det bliver altså kommunens afgørelse, og den kan ikke indbringes for en klagemyndighed, og det er altså ikke tilfredsstillende. Det kan betyde en højst uensartet forvaltning rundt omkring i landet, netop fordi lovforslaget, sådan som det ligger her, ikke giver tilstrækkelig præcise rettigheder og ikke definerer en helt klar gruppe osv. osv. Hvad nu, hvis man siger til kommunen: Jamen jeg har ret til det her. Så siger kommunen: Næh, efter vores mening er du ikke omfattet af loven, du falder udenfor. Hvor skal vedkommende så gå hen?

Jeg må indrømme, at det svar, ministeren gav, betyder, at der er endnu et stort problemområde, nemlig forholdet til strukturreformen, og det bliver vi nødt til at få meget omhyggeligt belyst i udvalget.

#### **Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Hr. Keld Albrechtsen, som jo ikke deltager så forfærdelig meget i det lovgivningsarbejde, der sker herinde, i hvert fald ikke ved at trykke på den grønne knap, har det med at bringe ting, som ikke er til behandling, ind i debatten.

Jeg vil gerne sige, at strukturreformen jo ikke er til behandling i dag. Jeg var så venlig at sige, hvordan reglerne vil blive, når strukturreformen er gennemført, og nu har jeg taget forslaget med herop – det er ikke engang sendt til Folketinget endnu, det er sendt i høring i organisationerne,

men selvfølgelig kender folketingsmedlemmerne det, for det blev offentliggjort i går.

Af forslaget fremgår det, at det præciseres, hvordan forholdene bliver. Det har vi gjort, fordi vi forventer, at når L 105, som vi behandler her, er blevet vedtaget, vil dens bestemmelser danne baggrund for, hvordan forholdene vil blive, når strukturreformen er gennemført.

Hvis vi taler om trafikelskaberne vest for Storebælt – der bliver jo kun ét øst for Storebælt – står der, at ingen kommune kan forpligtes til at betale mere end kommunens forholdsmæssige forbrug af trafikelskabets ydelser, herunder individuel handicapkørsel. Det gælder også i hovedstadsområdet og sjællandsområdet, og det betyder, at kommunen skal betale for sine borgere. Det er da også naturligt, det er det nærhedsprincip, som hr. Keld Albrechtsen normalt hyl-der, og hvorfor skulle en kommune ikke gøre tilværelsen bedst mulig for sine borgere? Det er faktisk det, den er der for.

Tilbage er spørgsmålet om klagenævn, og her synes jeg, hr. Keld Albrechtsen og flere andre ordførere har en pointe, som vi skal diskutere under udvalgsarbejdet. Måske er den mest rettet mod situationen, når strukturreformen er gennemført, men det kan vi jo tage op under udvalgsarbejdet.

(Kort bemærkning).

#### **Keld Albrechtsen (EL):**

Jeg vil allerførst sige tak til ministeren for tilkendegivelsen af, at vi kan have en drøftelse vedrørende klagenævn. Det synes jeg er et positivt svar.

Men så vil jeg bare gøre ministeren opmærksom på, at ministeren simpelt hen har uret, når han hævder, at strukturreformen ikke er en del af debatten i dag. I bemærkningerne til det lovforslag, vi behandler, står der:

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

Det vil altså sige, at ministeren selv forudsætter en koordinering med det lovkompleks, der vedrører strukturreformen. Det fremgår klart af lovforslagets bemærkninger, at de to ting hænger sammen, og derfor synes jeg, det er aldeles på sin plads at bringe det op her.

Ministeren sagde selv, at det er kommunen, der melder ud til trafikelskabet, hvad kommunen vil have af ydelser, og så bliver der sat en pris på dem. Ministeren sagde også, at han tror,

at alle kommuner vil gøre det godt, men hvad nu, hvis der er en kommune, der ikke gør det godt?

(Kort bemærkning):

**Trafikministeren** (Flemming Hansen):

I det tilfælde har borgerne jo i L 105, som vi formentlig vedtager engang her i december eller i januar, en fuldstændig klar beskrivelse af, hvilke krav de kan stille. Det har de ikke i dag, men meningen med lovforslaget er jo netop at præcisere, hvad lovgrundlaget er, og når vi præciserer det, er det selvfølgelig naturligt, at det også skal stå i lov om trafikselskaber, når vi kommer frem til at behandle strukturreformen i løbet af året. Det siger da sig selv.

Kl. 12.00

**Formanden:**

Tak til trafikministeren.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

**Afstemning**

**Formanden:**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

**Meddelelser fra formanden**

**Formanden:**

Jeg skal her udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 13.00.

Mødet udsat kl. 12.01

Mødet genoptaget kl. 13.00

Den næste sag på dagsordenen var:

**11) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 20:**

**Forslag til folketingsbeslutning om ligestilling af havnene med hensyn til at kunne udføre skibsrelaterede hjælpetjenester og havnerelateret operatørvirksomhed.**

Af Helge Mørtensen (S) m.fl.

(Fremsat 19/10 2004).

Forslaget sattes til forhandling.

**Forhandling**

**Trafikministeren** (Flemming Hansen):

Forslagsstillerne ønsker at pålægge regeringen at fremsætte et forslag til ændring af havneloven. Socialdemokratiet ønsker således at give alle kommunale selvstyrehavne og helt eller delvis kommunalt ejede aktieselskabshavne mulighed for at udføre så vel skibsrelaterede hjælpetjenester – for at alle skal forstå, hvad det er, vil det sige bugsering, lodstjeneste og trosseføring – som havnerelaterede operatørvirksomheder, dvs. terminaloperatørvirksomheder, stevedoring og lagervirksomhed.

Regeringen finder det naturligt, at der til staidighed er fokus på, at erhvervshavnene skal have de bedst mulige rammer. Det er centralt for at sikre deres fortsatte udvikling, og det er nødvendigt. Særlig opmærksomhed er rettet mod, at rammevilkårene for transporterhvervene får særlig betydning i den globale udvikling med en stigende international arbejdsdeling.

Den nuværende havnelov er bygget op omkring den grundlæggende betragtning, at havnens hovedopgave er at anlægge og drive infrastruktur. Denne betragtning er bl.a. baseret på, at man har villet sikre en fornuftig arbejdsdeling mellem offentlige og private aktører i havnetjenesten.

Der er så en række havne, der ved vedtagelsen af den nuværende havnelov i 1999 fik lov til at fortsætte med at udføre skibsrelaterede hjælpetjenester som bugsering og slæbebådsvirksomhed. Det skyldtes, at man ikke mente, at man kunne fratage disse havne en ret, de har haft uimodsagt i mange, mange år.

Forslagsstillerne ønsker en generel ophævelse af de nuværende begrænsninger på, hvilke opgaver havnene må udføre. Som jeg tidligere har redegjort for, mener jeg ikke, at det kan ske uden videre, men at det tværtimod bør overvejes me-