

forhold til at kunne gå ind og bestemme, hvad der foregår i lufthavnen ude i Kastrup.

Dem er man egentlig meget tilfreds med, men så kommer Kommissionen og siger: Det må I ikke, det er forbudt, det skal I lade være med; I skal gøre noget helt andet. Og så lægger man sig på maven og siger: O.k., vi gør, som EU siger.

Det vil vi ikke være med til i Enhedslisten. Vi synes faktisk, at reglerne er ret gode, sådan som de er nu. Vi synes, at de skal bevares, og vi synes i hvert fald ikke, at de skal laves om, bare fordi EU kommer og siger, at vi skal gøre det. Så vi kan ikke støtte forslaget, som det ligger her.

Formanden:

Tak til hr. Rune Lund.

Denne her gang er det så ikke trafik- og energiministeren, men derimod transport- og energiministeren.

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jeg skal som alle andre ikke forlænge debatten. Jeg er glad for den meget store tilslutning. Jeg ser, at SF har skiftet synspunkt i forhold til betænkningen fra januar måned, men da de ikke stemmer imod, er det selvfølgelig en intern beslutning i SF, som jeg ikke skal blande mig i. Jeg takker for tilslutningen.

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.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Første behandling af lovforslag nr. L 81: 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 trafik- og energiministeren (Flemming Hansen).

(Fremsat 23/2 2005).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Gitte Lillelund Bech (V):

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

For Venstre er det væsentligt, at vi holder fast i formålet med individuel handicapkørsel, nemlig at vi skal ligestille de svært bevægelseshæmmede borgere 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 til individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede.

Da det her lovforslag er en genfremsættelse fra sidste folketingssamling, har vi jo haft en førstebehandling en gang før. Ved førstebehandlingen i den tidligere folketingssamling af selv samme lovforslag ønskede vi i Venstre at få opklaret en lang række uklarheder, hvilket vi fik på tilfredsstillende vis under udvalgsbehandlingen. Eksempelvis blev det klart, at grunden til en aldersgrænse på 18 år er, at en lavere aldersgrænse kunne risikere at stille gruppen af børn og unge ringere i forhold til de mere fleksible kørselstilbud, som de er berettiget til efter anden lovgivning, primært serviceloven.

Venstre mener derfor, at lovforslaget netop præciserer og ligestiller svært bevægelseshæmmede borgere i samfundet med borgere uden fysiske handicap under skyldig hensyntagen til anden lovgivning.

Hvad angår den anden del af lovforslaget, der vedrører rejsekortet, så mener Venstre, at det er en naturlig forlængelse af ønsket om et lands-

dækkende 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 ønsker om kommercialisering vil jeg i øvrigt nævne, at vi i Venstre mener, at det er ærgerligt, at private trafikvirksomheder ikke allerede nu kan være aktionærer i Rejsekort A/S.

Samlet set kan Venstre støtte lovforslaget.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Siden vi sidste gang diskuterede det her lovforslag, er der jo sket to store begivenheder i dansk trafikpolitik. Den ene er, at fru Gitte Lillelund Bech er blevet trafikordfører for partiet Venstre, og den anden er, at regeringen har fremsat forslag om hele strukturreformen på trafikområdet.

Jeg kunne egentlig godt tænke mig at spørge fru Lillelund Bech, om hun deler min opfattelse af, at der er en vis risiko eller mulighed for, at de nye kommuner, som i fremtiden skal definere serviceniveauet på det her område, altså handicapområdet, og som skal starte forfra på det her område, tager udgangspunkt i de minimumsregler, som vi nu fastlægger, og at der er en meget stor sandsynlighed for, at de bliver retningsgivende for de nye kommuners serviceniveau? Deler fru Gitte Lillelund Bech den opfattelse?

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg takker først for den venlige bemærkning om trafikordførerskabet.

Kl. 14.05

Så vil jeg sige, at jeg regner med, at kommunerne, når de skal til at definere serviceniveauet, tager udgangspunkt i det eksisterende serviceniveau. Eksempelvis ved vi, at i hovedstadsområdet, i HUR-området, er serviceniveauet bedre end de minimumsstandarder, der er her. Så jeg har en forventning om, at der tages udgangspunkt i det eksisterende serviceniveau.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Det vil jo vise sig. Man kunne også have den formodning, at når ansvaret netop flyttes fra HUR og ud til de enkelte kommuner, starter man så på en frisk.

Men grunden til, at jeg stillede det første spørgsmål, er, at jeg gerne vil høre fru Gitte Lillelund Bech: Hvis det her forslag de facto fører til en forringelse af servicen i adskillige kommuner i landet, er fru Lillelund Bech så enig med mig i, at det er stik mod hensigten i lovforslaget, og vil Venstre så være med til sammen med os at gå ind og forhøje standarderne, sådan at det her ikke bliver til ugunst for de ældre og for de handicappede, men tværtimod bliver til en forbedring? Ellers er det jo helt omsonst at bruge tid på at få vedtaget det her forslag.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg mener faktisk, at hensigten med det her forslag er at få præciseret, hvad minimumskravene er, for det har været ret svært at finde ud af. Derfor ser jeg det her forslag som værende et oprydningsforslag. Vi får præciseret noget, som burde have været præciseret bedre, men som ikke har været det før.

Jeg synes også, at vi i forbindelse med den førstebehandling, vi havde i den tidligere folketingssamling, rent faktisk fik set, at der er nogle grænseflader til eksempelvis serviceloven og sociallovgivningen, som ikke har været særlig tydelige før, men som vi jo i hvert fald nu får mulighed for at finde.

Jeg tror ikke på, at det her vil føre til en forringelse af servicen. Jeg mener faktisk, at det er en forbedring, at man nu som svært bevægelseshæmmet med det her i hånden kan sige: Det her er de krav, som jeg som minimum skal have opfyldt.

Og så har jeg en formodning om, som jeg også nævnte før, at kommunerne vil tage udgangspunkt i det eksisterende serviceniveau, for jeg er fuldstændig med på, at som det er i dag, er serviceniveauet forskelligt fra trafikelskab til trafikelskab.

Formanden:

Hr. Poul Andersen som ordfører.

Poul Andersen (S):

Der er jo tale om en genfremsættelse, og jeg skal ikke stå her og fremføre alle de argumenter, som vores ordfører på daværende tidspunkt, da lovforslaget hed L 105, havde. De er stadig væk gældende.

Der er dog et par enkelte punkter, som jeg synes det er interessant lige at tage frem her i dag. Vi støtter selvfølgelig DSI og de andre organisa-

tioner i, at dette lovforslag ikke er tilstrækkeligt, herunder det om handicappede under 18 år, hvor også trafikministerens analyse fra marts 1998 i øvrigt peger på en 15-års-grænse. Vi ønsker så vidt muligt en ligestilling af brugen af kollektiv transport, og vi vil derfor også fortsat støtte SF's ændringsforslag, som er genoptrykt i vores betækningsbidrag til lovforslaget.

Indførelse af rejsekort og rejseplaner har vi ingen indvendinger imod. Forslaget giver positive ændringer på nogle områder.

Vi vil derfor støtte lovforslaget, men søge det ændret, når det bliver muligt.

Formanden:

Hr. Walter Christophersen som ordfører.

Walter Christophersen (DF):

Dette lovforslag præcisere de nuværende regler for amternes tilrettelæggelse af handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede. Kravet om denne præcisering er kommet fra Ombudsmanden, som i forbindelse med vedtagelse af et beslutningsforslag om ligestilling og ligebehandling mellem handicappede og andre borgere blev bedt om at følge udviklingen og eventuelt meddele påtale. Det har han nu gjort, idet han ikke mener, at ligebehandlingsprincippet er blevet tilgodeset. Derfor dette lovforslag, som vi i Dansk Folkeparti hilser velkommen.

De berørte parter kan til enhver tid 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 lovens minimumskrav. Når kommunalreformen bliver vedtaget, vil det være de nye trafikelskaber, der administrerer ordningen.

Kl. 14.10

Lovforslaget har været i høring, og høringsvaret fra De Samvirkende Invalideorganisationer giver anledning til mere ris end ros. Man når til den konklusion, at lovforslaget skal gå om igen. Indsigelserne, som er stilet til det daværende Trafikministerium ved brev dateret den 8. oktober 2004 fra De Samvirkende Invalideorganisationer, herunder Dansk Blindesamfund og Landsforeningen af Polio-, Trafik- og Ulykkeskadede, er meget relevante og seriøst noteret af Dansk Folkeparti.

Dansk Folkeparti går meget gerne i dialog med DSI om elementerne i deres høringssvar. Dansk Folkeparti har bl.a. bemærket DSI's bekymringer med hensyn til kørselsens omfang og

service. Dansk Folkeparti er helt enig med DSI i, at brugerne af den særlige kollektive kørselsordning skal sikres kørsel til og fra hoveddøren i egen bolig, hvis der er behov herfor. Dette er et spørgsmål om tryghed for den enkelte bruger.

Skal dette ønske indarbejdes i ny lovgivning, er det imidlertid finanslovsstof, da amterne eller de nye trafikelskaber selvfølgelig vil kræve udligning, hvis lovgivningen skærpes. Det er bare ikke det, der er meningen med dette lovforslag. Meningen er nemlig at præcisere de nuværende regler.

Jeg har noteret mig, at DSI i de afsluttende bemærkninger roser lovforslaget for, at det understreger, at brugerne af den særlige kollektive kørselsordning har ret til minimum 104 ture årligt efter eget valg, altså en præcisering, som lovforslaget netop omhandler.

Endvidere gør jeg opmærksom på, at der i aftalen om trafik, dateret den 5. november 2003, mellem regeringen og Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre samt Kristendemokraterne er reserveret 50 mio. kr. til forbedring af handicaptilgængeligheden i den kollektive trafik, herunder etablering af elevatorer på stationer.

Lovforslaget medtager også et forslag om, at Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S kan indgå aftale 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 forslaget.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg vil gerne kvittere for hr. Walter Christophersens ordførertale, for jeg synes, det er rart at vide, at Dansk Folkeparti har bidt mærke i de høringssvar, der har været, ikke mindst fra DSI.

Skulle jeg høre hr. Christophersens ordførertale sådan, at han godt vil være med til sammen med os, der synes, at det her niveau simpelt hen er lagt for ringe for de 500.000 danskere, i øvrigt mange ældre, der jo plejer at ligge Dansk Folkepartis hjerte nær, og at vi derfor, når vi skal i gang med den næste finanslovforhandling, kan regne med Dansk Folkepartis støtte til at gå ind og hæve niveauet, især hvis det viser sig, hvilket jeg er alvorlig nervøs for, at det i forbindelse

med strukturreformen vil betyde en direkte forringelse i flere kommuner?

Hører jeg en positiv tilkendegivelse af, at Dansk Folkeparti er klar til en dialog om det?

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Jeg vil svare hr. Martin Lidegaard fra Det Radikale Venstre som følger: Vi vil tage kontakt til DSI for at få en uddybende forklaring og stillingtagen fra DSI om et eventuelt minimumskrav om transport fra dør til dør. Dansk Folkeparti er umiddelbart positiv og vil overveje at medtage dette spørgsmål ved de kommende finanslovforhandlinger for 2006.

Formanden:

Tak til hr. Walter Christophersen. Så er det fru Henriette Kjær som ordfører.

Henriette Kjær (KF):

Da det har været uklart, hvilke regler der præcis gælder for den individuelle handicapkørsel, er det vigtigt, at vi får præciseret reglerne, og det gør vi med dette forslag.

Det er noget, vi fra konservativ side er meget glade for, sådan at der ikke hersker nogen tvivl om, hvordan og hvorledes man skal behandle mennesker med handicap, der har brug for at komme omkring til forskellige aktiviteter.

Anden del af forslaget handler om elektroniske rejsekort og elektronisk rejseplanlægning, og det er klart, at loven skal rumme muligheder for, at man som udbyder af transport af forskellig slags skal kunne opbygge sådanne systemer og måske også med tiden kunne opnå nogle kommercielle fordele af dem.

Det bliver der mulighed for med dette her lovforslag, og det kan vi fra konservativ side støtte, så der er fuld opbakning til hele lovforslaget.

Kl. 14.15

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Der er jo ved at udvikle sig en rigtig dejlig stemning hernede i Folketingssalen, og jeg synes, at også De Konservatives nye trafikordfører skal have lejlighed til at tilslutte sig det alternative flertal, som begynder at tegne sig, når vi skal i gang med finanslovforhandlingerne for næste år, for at hæve servicen på de steder, hvor det kan føre til forringelser ude i kommunerne med den nye struktur.

Derfor synes jeg bare, at fru Henriette Kjær skulle have lejlighed til at tilkendegive, at også De Konservative er klar til at kigge på serviceforbedringer for den meget store gruppe mennesker, som det her kommer til at omhandle.

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Jeg synes altid, det er interessant at diskutere serviceforbedringer, og det kan vi også godt gøre. Så skal man jo altid huske på, at man skal finde pengene til sådanne et sted, og det kan jo så kræve, at man skal spare et andet sted. Men det er jo en diskussion, vi må tage og se, om vi kan blive enige, når vi når dertil.

Formanden:

Tak til fru Henriette Kjær. Så er det hr. Martin Lidegaard som ordfører.

Martin Lidegaard (RV):

Som flere af ordførerne har været inde på, er der jo to ret forskellige dele i det lovforslag, der er lagt frem her. Den første del omhandler en minimumsstandard for den individuelle handicaptransport, som vi skal tilbyde vores medborgere i det her land, de 500.000 borgere, der på grund af det ene eller det andet handicap har sværere ved at bevæge sig rundt i samfundet, end de fleste folketingsmedlemmer har.

For os at se er det et lovforslag, som både handler om, hvad vi menneskeligt vil byde de mennesker, og som også handler om en grundlæggende diskussion af, hvordan vi integrerer alle mulige forskellige former for mennesker i vores samfund bedre. Det er nemlig sådan, at den gruppe, vi snakker om her, besidder utrolig store ressourcer, ressourcer, som de ikke kan få lov til at bidrage med i det danske samfund, og som vi som samfund ikke får glæde af, fordi vi har forsømt hele debatten og at lave handlingsplaner for tilgængelighed i det her samfund i alt, alt for mange år.

Derfor synes vi fra radikal side, at det her er et meget vigtigt lovforslag for at give det signal, at den vej, vi ønsker at betrede i det her land, er større tilgængelighed, større service, større udnyttelse af de ressourcer, som de 500.000 mennesker besidder.

Derfor er vi også dybt bekymrede over, at det serviceminimumsmål, der lægges op til, og som vi tror vil danne standard for den service, de nye kommuner skal etablere og betale, de facto vil

betyde en forringelse i en meget stor del af landet af transport af mennesker med et handicap.

Derfor vil vi gerne bede om i dag, at ministeren vil give tilsagn om, at han måske giver sin vurdering af, om det her vil komme til at lægge standarden, og hvis det gør, hvor mange kommuner i landet der så vil få en ringere standard, end tilfældet er i dag. Det synes jeg er en vigtig viden at have med, inden folk trykker på den grønne knap her, altså om det, vi er ved at lave, i virkeligheden er en nedgradering af servicen flere steder i landet i stedet for det modsatte, som vi alle sammen håber og tror.

Jeg skal hilse og sige, at også vi kan tilslutte os de ændringsforslag, som SF oprindeligt velviligt stillede, og som vi synes højner standarden på en god måde.

Den anden del af forslaget er så rejsekortet, og der havde vi jo en større diskussion sidste gang. Faktisk var det sidste, der skete lige inden valget, at vi bad om at få hele lovpakken tilbage i udvalget, fordi vi syntes, at det var lidt usikkert, hvordan statens retsstilling blev i det her på længere sigt.

Når vi nu hjemler, at, om jeg så må sige, aktieindehaverne eller de selskaber, som ejer rejsekortet, kan hive provenuet ind, når andre aktører måtte betale sig ind på rejsekortet senere, er det jo ikke relevant lige nu. Det vil ikke give nogen kæmpestore indtægter i morgen og de næste par år, men hvad nu, hvis rejsekortet bliver det nye dankort om 10 år? Er det så rimeligt, at det til den tid er DSB og Arriva, der skal score den sandsynligvis meget store fortjeneste, der vil komme?

Hvis Folketinget på det tidspunkt beslutter sig for, at det ikke er rimeligt, at det er dem, der scorer fortjenesten – jeg medgiver, at det er en hypotetisk tanke, men vi er her jo også for at tænke lige to skridt længere frem – og hvis Folketinget så ønsker at ændre på, hvem der kan høste overskuddet fra rejsekortet, kan vi så det uden at påkalde os et erstatningsansvar, fordi de forskellige aktører jo har investeret en masse penge i tiltro til, at de ville få provenuet?

Kl. 14.20

Det er den retsstilling, som Det Radikale Venstre er stærkt optaget af at få belyst, ikke fordi vi er imod rejsekortet, for det er en fantastisk idé, og vi støtter til fulde hele projektets idé og gennemførelse, men lige præcis her synes vi at der er brug for klarhed over, om vi kan give os selv nogle problemer på længere sigt. Det håber jeg også ministeren har haft lejlighed til at undersø-

ge eller i hvert fald vil få lejlighed til at undersøge, inden vi skal videre med behandling af forslagene.

Vi vil kigge på, hvordan det går med SF's ændringsforslag, og vi vil kigge lidt på de svar, ministeren kommer med, inden vi tager endelig stilling til vores holdning til lovforslaget.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg vil sådan set bare spørge hr. Lidegaard, om hr. Lidegaard kan være enig i, at formålet med individuel handicapkørsel er at ligestille de svært bevægelseshæmmede borgere i samfundet med borgere uden fysiske handicap, for så vidt angår transportmuligheder med kollektiv trafik. Kan hr. Lidegaard være enig i, at det er formålet med individuel handicapkørsel?

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg er helt enig. Hvis jeg skal komme med et eksempel, så kan jeg sige, at hvis jeg skal tage bussen hjem fra mit hus til Christiansborg, så står jeg op af min seng, børster tænder, går ned i entreen, går ud og tager den kollektive bus, kører ind på Christiansborg og går op på mit kontor.

Lovforslaget her lægger op til, at de handicappede skal kravle ned ad trapperne, skal møve sig ud til busstoppestedet, og der er ikke nogen, der skal hjælpe dem med at komme op i bussen. Når de så kommer ind på Christiansborg, kan pensionisterne kravle videre op ad Christiansborgs trapper, fordi man ikke vil ofre de få millioner kroner, det koster på landsplan, at de kan komme helt op på kontoret.

Det er ikke, hvad jeg forstår ved ligestilling.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Vil hr. Martin Lidegaard ikke give mig ret i, at hvis man skulle lave en fuldstændig ligestilling, så skulle man sige, at så skulle den svært bevægelseshæmmede også bevæge sig hen til stoppestedet? For godt nok går hr. Martin Lidegaard ud ad sin gadedør, men bussen stopper jo ikke lige uden for hr. Martin Lidegaards gadedør, tror jeg i hvert fald ikke, medmindre der er et stoppested.

Men det er sådan, at vi, som ikke har fysiske handicap, skal bevæge os hen til et stoppested, mens det her lovforslag rent faktisk lægger op til, at det er fra gadedør til gadedør, men samti-

dig med blik på, at det her er kollektiv trafik, og at det ikke er en taxaordning.

Hvis det er en individuel taxaordning, så inkluderer den jo lige præcis, at man stort set bliver hentet oppe i sin seng og bliver bragt hele vejen ned osv., men når vi skal sammenholde det med kollektiv trafik, så må man sige, at den kollektive buschauffør altså heller ikke kommer op i hr. Martin Lidegaards lejlighed for at hjælpe hr. Martin Lidegaard hele vejen ned.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Nej, men min opfattelse af ligestilling er den, at hvis den person, vi taler om, som har et givent handicap, selv kan gå ned og tage bussen, så skal man selvfølgelig ikke transportere.

Det, der jo er hele formålet, det, der er hele ideen med at lave en tilgængelighedspolitik og en transportordning for mennesker med et handicap, er jo, at vi ikke kan gøre noget ved, at de mennesker har fået et givent handicap ved en ulykke eller medfødt, men at vi kan begrænse størrelsen af deres handicap ved, hvordan vi indretter samfundet.

Deraf følger også, at hvis ikke man kan gå selv, og alternativet er, at man selv skal kravle ned ad trapperne, så synes jeg, at ligestilling er, at man får hjælp til at gå ned ad trapperne, hvorimod hvis man godt kan gå selv, så synes jeg ikke, at der er nogen grund til, at det offentlige skal betale noget som helst for, at man får hjælp til det.

For mig, og jeg tror også for den enkelte person med et handicap, er det en forholdsvis akademisk diskussion, hvorvidt det er en del af den kollektive transport, at man selv skal gå op og ned ad sine trapper. Det, det handler om, er at blive transporteret, som om man ikke havde et handicap.

Formanden:

Tak til hr. Martin Lidegaard. Så er det hr. Poul Henrik Hedeboe som ordfører.

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Som allerede nævnt er det her jo et forslag, vi har haft fat i og arbejdet en del med. Det har to dele, som det også er blevet sagt tidligere, og den første del er om invalidetransporter af svært handicappede.

Det er ingen hemmelighed, at det her forslag er blevet kritiseret kraftigt af invalideorganisati-

onerne og med rette. Der er heller ingen tvivl om, i hvert fald ikke for mig, at det her forslag kommer til at lægge normen for de nye kommuner. Derfor er det vigtigt, at det ikke bliver laveste fællesnævner, men at det bliver et forslag, vi kan være bekendt, og som giver en ordentlig ligestilling for folk, der har et handicap.

Kl. 14.25

Derfor har SF i sidste omgang stillet en række ændringsforslag, som der også har været god tilslutning til, og jeg noterer med glæde, at Dansk Folkeparti har bevæget sig over til det alternative flertal. Sådan forstod jeg det; det var i hvert fald svært at forstå det anderledes. Måske kunne der være en lille tidsforskydning i, hvornår vi fik det op at stå, men jeg noterer mig, at der er mulighed for et alternativt flertal her, så vi kan lave noget, vi kan være bekendt over for den her gruppe svage medborgere. Så det ser vi frem til.

Selvfølgelig stiller vi også de ændringsforslag, som jeg har noteret at både Socialdemokratiet og De Radikale ser positivt på og fortsat støtter. Det var den del af sagen.

Den anden del er om det elektroniske rejsekort.

Der vil jeg endnu en gang sige, at det er en dårlig skik og en dårlig konstruktion at tage to så forskellige ting i samme lovforslag, og det burde kunne laves om. Det er urimeligt at have to så forskellige ting i samme lovforslag. De burde skilles ad, og jeg vil meget henstille til ministeren, at man prøver at skille det ad. Rejsekortet er ligesom lusket ind her.

Det er en enormt god idé med det rejsekort, det har potentialet til det samme, som dankortet har nu, hvor opmærksomheden jo er blevet meget stor, fordi vi har opdaget, at der er et samfundsperspektiv i det, der er en borgerinteresse i det. Mit og SF's bud er, at rejsekortet virkelig har det samme potentiale, og så skal det også tilbage og have en kobling til samfundet og ikke ligge og kunne score profitter hos private firmaer, hos DSB osv.

Så jeg mener virkelig man bør overveje: Skil forslaget ad, kom med et særskilt et om rejsekortet og få det tilbage til samfundsinteressen, borgerinteressen. Det vil være det rigtige at gøre her.

Formanden:

Tak til hr. Poul Henrik Hedeboe. Så er det hr. Rune Lund som ordfører.

Rune Lund (EL):

Jeg vil også godt starte med at brokke mig lidt over, at man egentlig klasker to så forskellige ting sammen i ét lovforslag: et rejsekort og minimumsstandarder for individuel handicapkørsel. Jeg tror, det vil være svært for almindelige mennesker uden for Christiansborgs mure at se, hvad de to ting lige præcis har med hinanden at gøre, og hvorfor de lige præcis skal klaskes sammen i ét lovforslag.

Hvis vi starter med minimumsreglerne for individuel handicapkørsel, så synes vi faktisk, at det er et godt initiativ, det er en god idé, og det er da bestemt vigtigt, at der kommer en præcisering på området, men vi synes, der er forskellige problemer i lovforslaget, sådan som det ligger.

For det første synes vi altså, at der er tale om en meget snæver målgruppe, og her lægger vi os lidt på linje med De Samvirkende Invalideorganisationer, som jo også brokker sig over, at det kun er de svært bevægelseshæmmede, som skal have gavn af det her. Hvad med de blinde? Hvad med de psykisk syge? De kan jo også godt have svært ved at komme ud ad en dør, selv om det måske er nogle andre ting, der gør sig gældende for de personer.

For det andet synes vi heller ikke, at det er godt nok, at der ikke er tale om, at det her lovforslag giver ret til, at der kommer en person ind og henter den handicappede inde i stuen, hvor vedkommende sidder. Det synes vi faktisk ville være helt på sin plads, for sådan som det ligger nu, vil man jo, hvis ikke man vil kravle op og ned ad trapperne, sådan som hr. Martin Lidegaard sagde, faktisk være afhængig af, at en anden person er til stede, når man ankommer til det sted, hvor man bor. Vi synes, at det er ret kedeligt, at man på den måde skal være afhængig af en anden person.

For det tredje bryder vi os heller ikke så meget om, at det her giver ret til kørsel til terapi, til fritidsformål, men ikke giver ret til kørsel til beskæftigelse, og der kunne jo godt være en idé i at udvide formålet til det.

Alt i alt synes vi ikke, det er tilstrækkeligt, og vi synes ikke, at det giver den tilstrækkelige præcisering, og derfor er vi ikke positivt indstillede over for den del af lovforslaget.

Så går vi over til rejsekortet.

Rejsekortet er jo en rigtig god idé. Det er da fantastisk, at man kan have ét kort, som man kan bruge overalt i hele landet til at køre med bus og til at køre i tog. Vi kender jo alle sammen situationen, at så har vi et trafik kort fra Vestsjæl-

lands Trafik liggende derhjemme, og når man skal bruge det, har man glemte det, og hvor lå det lige, og det er blevet krøllet i mellemtiden, og måske er det udløbet. I det hele taget er tanken om at have et kort, som duer over hele landet, da en utrolig god idé.

Kl. 14.30

Men der er lige problemet med kommercialiseringen, for hvem kan ende med at tjene penge på det her? Det er jo temmelig uafklaret. Vi synes jo, det ville være kedeligt, hvis vi, når man nu har chancen for at lave sådan et fantastisk kort som rejsekortet, skulle komme til at stå i en situation, hvor der på et tidspunkt opstår en ny dankortsag, bare denne gang præsenteret som rejsekortsagen, og den kan så måske rydde forside på Ekstra Bladet. Vi ville da synes, det var synd for transportministeren, hvis der skulle opstå sådan en rejsekortsag engang i fremtiden.

Så vi synes, der er en hel del uafklarede spørgsmål med hensyn til kontrollen med det her kort og med hensyn til, hvem der skal tjene penge på det. Med kontrol tænker jeg f.eks. også på sådan noget som differentierede priser.

Hvem skal bestemme, om man f.eks. kan bruge det her kort til at lave differentierede priser, sådan at det f.eks. vil være dyrere at køre i myldretidstimerne, mens det vil være billigere at køre på tidspunkter af døgnet, hvor der ikke er så mange, der bruger den offentlige trafik? For et sådant rejsekort vil kunne bruges til at regulere den slags ting.

Så vi synes, der er en masse uafklarede spørgsmål, som der trænger til at komme nogle meget gode svar på med hensyn til rejsekortet, men som en principiel ting synes vi da, at rejsekortet er meget fornuftigt.

Formanden:

Tak til hr. Rune Lund. Så er det transport- og energiministeren.

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jeg takker, fordi der er tilslutning til lovforslaget også denne gang. Lovforslaget er jo, som alle ordførerne har sagt, en genfremsættelse og et lovforslag, som der heldigvis er brugt meget, meget god tid på under udvalgsbehandlingen, og hvor der er svaret på rigtig mange spørgsmål.

Ser vi først på spørgsmålet om handicapkørsel, synes jeg, at jeg vil tillade mig – med formandens tilladelse – at læse op, hvad der står i

afsnit 1.2 i bemærkningerne til lovforslaget, for det lukker diskussionen om, hvad det her handler om:

»Forslaget skal således tydeliggøre, hvilken kørselsydelse amtskommunerne, trafikkselskaberne og HUR skal stille til rådighed for de svært bevægelseshæmmede.« Det skal det altså tydeliggøre.

»Denne præcisering« – siger vi så – »af lovgrundlaget er fundet nødvendig,« – bl.a. fordi ombudsmanden har krævet det og ønsket det – »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.« Og jeg understreger: Det er det, vi taler om, når vi taler om det her.

Som fru Henriette Kjær sagde meget klart: Hvis man ønsker at diskutere, om der skal ydes yderligere, så er det jo noget, man tager op under finanslovforhandlingerne, og de er jo i hvert fald nærmere nu, end da vi fremsatte lovforslaget første gang. Og som fru Henriette Kjær også sagde, skal man naturligvis være indstillet på at pege på besparelser, men det er jeg også sikker på at ansvarlige politikere er.

Så går jeg i gang med spørgsmålet om rejsekortet og spørgsmålet om udbyttebetaling, som har været rejst af flere ordførere:

For så vidt angår rejsekortet, vil jeg gerne understrege, at spørgsmålet om fordeling og udbyttebetaling ikke på nuværende tidspunkt er aktuelt. Rejsekortselskabet forventer ikke, at driften af rejsekortet vil resultere i udbyttebetaling – det svarer til at sige: i overskud.

Spørgsmålet om udbyttebetaling forventes især at blive aktuelt i det tilfælde, at rejsekortets funktioner udvides til at omfatte andet end rejsehjemmel. Den konkrete fastlæggelse af udbyttebetalingen vil i givet fald ske efter aktieselskabslovens regler, dvs. på rejsekortselskabets generalforsamling.

Trafikkselskabernes andel af et eventuelt overskud vil i så fald muliggøre, at trafikkselskabernes investering i rejsekortet billiggøres, eller at trafikkselskaberne på sigt kan bruge provenuet til at udvide serviceniveauet eller reducere amternes og kommunernes tilskud.

Jeg vil også gerne med hensyn til forventninger til et eventuelt overskud mane til, at man ikke forventer et overskud. De tilknyttede funktioner, som rejsekortet kan få, vil være begrænsede, idet funktionerne skal have en naturlig tilknytning til den kollektive trafik. Det er nogle-

ordet: De skal have en naturlig tilknytning til den kollektive trafik.

Såfremt rejsekortets anvendelse skal udbredes til formål, der ikke er relateret til den kollektive trafik, vil det være Folketinget – og jeg understreger: Folketinget – der skal træffe beslutning om det. Det er ikke noget, en minister træffer beslutning om, det er ikke noget, selskabet træffer beslutning om, det er noget, Folketinget træffer beslutning om.

Kl. 14.35

Dermed mener jeg virkelig, at jeg får svaret på det, hr. Martin Lidegaard har spurgt om flere gange: Det her er kollektiv trafik, og går vi ud over det, skal Folketinget tage stilling til det.

Nu vil rejsekortselskabet jo først og fremmest skulle indgå en kontrakt med en udbyder, og systemet skal udvikles og fungere, så jeg synes, der er grund til, at vi ikke tager en ophidset diskussion for tidligt. Men jeg svarer naturligvis på ethvert spørgsmål i udvalget; vi har svaret på mange, men uanset om det er den ene eller den anden del af lovforslaget, så er vi selvfølgelig meget indstillet på at betjene Folketinget og udvalget absolut bedst muligt.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

To afklarende spørgsmål, det første om handi-

capbilen: Ved ministeren, om de minimumsstandarder, som det her lovforslag indfører, hæver standarden nogle steder i landet, og hvis det hæver standarden nogle steder, bliver kommunerne, der så skal hæve standarden – eller amterne er det jo endnu – så kompenseret herfor? Det er det ene spørgsmål.

Det andet spørgsmål er vedrørende rejsekortet, hvor ministeren på den ene side siger, at det i virkeligheden ikke er aktuelt at diskutere en udbyttedeling, fordi det ligger langt ude i fremtiden, hvis det overhovedet kommer. Men så kan man jo fristes til at spørge: Hvorfor så lave lovændringen? For den handler jo netop om udbyttedeling. Det er jo netop en hjemmel til, at det udbytte, der måtte komme også af noget, der ikke stammer fra kollektiv trafik, skal gå til ejerne. Det er jo det, hele lovændringen går ud på, så hvis det var sådan, at det ikke var aktuelt, kan man måske undre sig over, hvorfor vi skal have lovændringen.

Men i øvrigt er jeg da glad for at høre – for sådan forstår jeg ministerens svar – at hvis der kommer noget ind på rejsekortet, der ikke er

kollektiv trafik, kan det ikke ske uden Folketingets samtykke. Er det korrekt forstået?

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Ja, det sidste kan jeg nikke bekræftende til. Det var det, jeg prøvede at understrege i min tale, netop fordi jeg forventede, at hr. Martin Lidegaard igen ville fokusere på det, og jeg forstår det godt. Rejsekortet handler om kollektiv trafik. Går vi uden for de rammer, så er det Folketinget, der bestemmer; så skal det over Folketingets bord.

Om det vil hæve standarderne, kan jeg ikke svare på. Ombudsmanden og jeg – uden at drage sammenligning – har ønsket at præcisere lovgivningen, sådan at den, der er handicappet, nu ved, at han eller hun kan stille krav. Det har været upræcist før, og det er simpelt hen et ønske om at imødekomme de mennesker, der er omfattet af den del af lovforslaget, så de nu ved, at de har en ret til at få den og den behandling. Det er grundelementet i lovforslaget.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg vil gerne starte med at kvittere for ministerens svar vedrørende rejsekortet.

Med hensyn til de her minimumsstandarder er det egentlig, synes jeg, interessant, hvis jeg hører ministeren rigtigt, at vi sådan set ikke ved, om det her fører til, at standarderne hæves eller sænkes rundt omkring. Når jeg siger det, er det, fordi argumentet for ikke at lave høje standarder jo har været, at det koster penge, og det skal vi så kompensere kommunerne eller amterne for.

Men hvis ikke man ved, om det hæver eller sænker standarderne, skal jeg så forstå det sådan, at der i hvert fald ikke er planer om at kompensere dem på det grundlag, der ligger nu? Så man kunne sådan set godt lægge niveauet lidt højere, for det har ikke nogen betydning for, hvad man har tænkt sig at kompensere kommunerne for, i hvert fald har man ikke lavet nogen beregninger på det. Er det rigtigt forstået?

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Der er ikke tale om, at vi lægger højere standarder. Vi præciserer – og jeg understreger det en gang til – de krav, den handicappede kan stille til sit amt eller sin kommune med hensyn til,

hvilke kørsler man ønsker at få udført. Man ved altså nu, hvad rammen er, og man ved, hvad krav man kan stille. Det har der været usikkerhed om før, og det er ikke rimeligt over for de handicappede. Det er det, denne del af lovforslaget går ud på, og det er derfor, det ligger under Transportministeriets ressort.

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.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 114: Forslag til lov om ændring af lov om universiteter (universitetsloven). (Gennemførelse af uddannelsesdele i udlandet, afholdelse af prøver og eksaminer i udlandet, friplads- og stipendieordning og opkrævning af betaling for visse udenlandske studerende).

Af videnskabsministeren (Helge Sander).
(Fremsat 23/2 2005).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Kl. 14.40

Forhandling

Torsten Schack Pedersen (V):

Verden bliver mindre og mindre, lyder et efterhånden lidt for brugt udtryk, men noget om snakken er der. Det gælder også, når vi taler uddannelser, for uddannelser skal ses mere internationalt.

For Venstre er det vigtigt at sikre, at danske universiteter får bedre mulighed for at agere i et mere internationalt uddannelsesmiljø. Der er allerede i dag et stort samarbejde og mange udviklingsaftaler, men mulighederne skal forbedres både for de studerende og for universiteterne.

Universiteterne får med dette forslag bedre mulighed for at begå sig i et mere internationalt