

Til lovforslag nr. L 81. Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 12. april 2005

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet og lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik

(Individuel handicapkørsel, rejsekort og rejseplan)

[af trafik- og energiministeren (Flemming Hansen)]

1. Ændringsforslag

Socialistisk Folkepartis medlem af udvalget har stillet 6 ændringsforslag til lovforslaget.

2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 23. februar 2005 og var til 1. behandling den 2. marts 2005. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Trafikudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 2 møder.

Tidligere behandlinger

Lovforslaget er en genfremsættelse af lovforslag L 105 fra folketingsåret 2004-05, 1. samling.

Høring

Et udkast til lovforslaget havde inden fremsættelsen været sendt i høring. Den 26. november 2004 sendte trafikministeren de indkomne høringssvar samt et notat herom til udvalget, jf. L 81 – bilag 2.

Skriftlige henvendelser

I forbindelse med udvalgsbehandlingen af L 105 i folketingsåret 2004-05, 1. samling modtog udvalget 2 skriftlige henvendelser fra De Sam-

virkende Invalideorganisationer. De skriftlige henvendelser og trafikministerens kommentarer hertil er omdelt på L 81 – bilag 3.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 20 spørgsmål til transport- og energiministeren til skriftlig besvarelse. Ministeren har besvaret 19 af spørgsmålene, mens 1 spørgsmål forventes besvaret inden 2. behandling.

I forbindelse med udvalgsbehandlingen af L 105 i folketingsåret 2004-05, 1. samling stillede Trafikudvalget 40 spørgsmål til skriftlig besvarelse til trafikministeren, som denne besvarede. Disse spørgsmål og ministerens besvarelser er omdelt på L 81 – bilag 3.

14 af udvalgets spørgsmål stillet til det tidligere fremsatte L 105 i 2004-05, 1. samling og trafikministerens svar herpå er optrykt som bilag 2 til betænkningen.

3. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et flertal i udvalget (V, DF og KF) indstiller lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Et mindretal i udvalget (S) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de stillede ændringsforslag.

Socialdemokratiets medlemmer af udvalget mener, at der tilbagesår en række uklarheder, herunder mulighederne for, at en større kreds af handicappede får adgang til at benytte handicapkørsel, selv om regeringens lovforslag forsøger at tydeliggøre, hvilke kørselsydelse trafikelskaberne skal stille til rådighed for handicappede.

Det er således ikke tilfredsstillende, at man i loven fortsat anvender en formulering om handicapkørsel som hedder, »så tæt til gadedøren som muligt«.

Transport- og energiministeren har tidligere desuden selv peget på en nedsættelse af aldersgrænsen for individuel handicapkørsel til 15 år. Der må være tale om en forglemmelse, når dette ikke er medtaget i lovforslaget.

Socialdemokratiets medlemmer har endvidere noteret sig, at ministeren er positiv overfor en nyvurdering af klagemulighederne over visitation til handicapkørsel.

Endelig henstår der fortsat usikkerhed om finansieringen af individuel handicapkørsel efter gennemførelsen af kommunalreformen.

Uanset ovenstående bemærkninger, indeholder lovforslaget dog forbedringer i forhold til de nuværende bestemmelser, samt beskrivelser af den fremtidige indførelse af rejsekort og rejseplaner, og samlet set kan Socialdemokratiet støtte lovforslaget. Partiet vil dog fortsat arbejde for at få gennemført de forbedringer, der ligger i de stillede ændringsforslag.

Et *andet mindretal* i udvalget (RV og SF) vil ved 3. behandling af lovforslaget stemme hverken for eller imod lovforslaget. Mindretallet vil stemme for de stillede ændringsforslag.

Det Radikale Venstres medlem af udvalget beklager, at regeringen ikke har større vilje til at hjælpe de mange mennesker, der har brug for hjælp til transport. Med lovforslaget sættes der alt for lave mindstekrav til befordring af personer med handicap, og i flere amter ville en gennemførelse af regeringens niveau efter alt at dømmes føre til en forringelse af servicen. Det Radikale Venstre vil derfor frem til 2. behandlingen forsøge at få ministeren til at dokumentere, hvor mange kommuner der kan imødesee ringere service på dette område, hvis regeringens niveau lægges til grund i de nye kommuner. Udgangspunktet for Det Radikale Venstre er, at tilgænge-

ligheden for folk med et handicap skal øges, så de får mulighed for at få et fuldt liv, fremfor at gøre dem til klienter. Partiet finder det også helt uforståeligt, at f.eks. gangbesværede ældre mennesker kun bliver fulgt til gadedøren, men åbenbart selv skal kravle op af trapperne til deres lejlighed. Det er ikke værdigt, og det er på denne baggrund, at Det Radikale Venstre støtter de stillede ændringsforslag.

Hvad angår rejsekortet, ser Det Radikale Venstre frem til det løft, som kortet vil give den kollektive trafik, idet partiet konstaterer, at et virkelig løft i den kollektive trafik også kræver flere offensive investeringer i infrastrukturen og billigere takster i den kollektive trafik.

Hvad angår udbetalingen af udbytte, forudser partiet, at der på sigt kan blive tale om ganske betydelige indtægter, og er derfor tilfredse med at have fået garanti fra ministeren for, at rejsekortets funktioner ikke kan udvides ud over det trafikale uden en beslutning fra Folketinget.

Da der er tale om to meget forskellige temaer, hvor Det Radikale Venstre er imod den første del om handicapkørsel og for den anden del om rejsekortet, og da regeringen har valgt at behandle de to temaer i samme lovforslag, ser Det Radikale Venstre sig nødsaget til at stemme hverken for eller imod det samlede lovforslag.

Socialistisk Folkepartis medlem af udvalget tilslutter sig lovforslagets bestemmelser om rejseplanen og det elektroniske rejsekort, der vil være en væsentlig serviceforbedring for passagererne i den kollektive trafik overalt i landet. Der er dog fortsat uafklarede punkter omkring den fremtidige økonomi i projektet.

SF er derimod skeptisk overfor lovforslagets bestemmelser om handicapkørsel. Efter SF's opfattelse er der brug for en styrkelse af ordningen for individuel handicapkørsel, mens lovforslaget i bedste fald er udtryk for status quo, og på visse områder endda en forringelse i forhold til den nuværende situation. Derfor har SF også stillet en række ændringsforslag til lovforslaget. Der er brug for en

- lavere aldersgrænse, så også gruppen af 15-18-årige er omfattet. Alle med en funktionsnedsættelse, der forhindrer brug af kollektiv transport, bør være omfattet, og ikke kun svært bevægelseshæmmede.
- Ordningen bør desuden dække transport fra dør til dør, og den bør give ret til landsdæk-

kende kørsel. Dertil kommer, at sikringen af et rimeligt takstniveau ikke er god nok. Det er bekymrende - ikke mindst under den nuværende regering, hvor det generelle takstniveau i den kollektive trafik er steget voldsomt. Endelig bør der efter SF's opfattelse etableres et uafhængigt klageorgan for den individuelle handicapørsel.

- På baggrund af lovforslagets sammenblanding af to meget forskellige elementer som rejsekort og handicapørsel har SF foreslået og gerne set en deling af lovforslaget, så der i stedet var tale om to lovforslag om henholdsvis om rejsekort og om handicapørsel.

Et tredje mindretal i udvalget (EL) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet stemmer for de stillede ændringsforslag.

Enhedslistens medlem af udvalget bemærker, at lovforslaget ikke giver øget tilgængelighed for de handicappede i forhold til den nuværende status, og det omfatter ikke en bredere gruppe af handicappede, som f.eks. synshandicappede, der ikke har bevægelsehandicap i øvrigt, eller psykisk handicappede. Lovforslaget er stadig upræcist vedrørende betalingen for individuel handicapørsel, og dermed har man ikke sikret de handicappede en maksimal pris. At man sorterer folk fra, fordi de kan være så handicappede, at de har behov for at blive hentet i egen bolig eller andet steds er helt uhyrligt. Lovforslaget er derfor alt for uambitiøst og minimumsrettighederne er for minimale. De stillede ændringsforslag udgør forbedringer, som Enhedslisten kan støtte, men de er dog ikke så omfattende, at det samlede lovforslag hermed bliver godt nok. Enhedslisten vil desuden grundlæggende støtte et rejsekort, men er ikke tilhængere af, at der skal kunne hæves udbytte fra ordningen, endside at det skal være muligt at kommercialisere kortet. Rejsekortet bør ikke kunne give operatørerne mulighed for at lave differentieret betaling, således at f.eks. myldretidspassagerer betaler mere for at køre en given distance, og således at operatørerne kan undgå at sætte den kapacitet ind, der reelt er behov for, ved at tvinge passagererne til at rejse uden for myldretiden.

Tjóðveldisflokkurinn, Inuit Ataqatigiit, Siumut, og Fólkaflokkurinn var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang

til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

4. Ændringsforslag med bemærkninger

Æ n d r i n g s f o r s l a g

Af et *mindretal* (SF), tiltrådt af et *mindretal* (S, RV og EL):

Til § 1

1) Nr. 1 affattes således:

»1. § 1, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Hvert amtsråd uden for hovedstadsområdet skal for personer over 15 år, som på grund af fysisk eller psykisk funktionsnedsættelse ikke har mulighed for at benytte almindelig kollektiv transport, etablere individuel handicapørsel, som rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende.«

[Udvidelse af gruppen, der kan få individuel handicapørsel]

2) Det under nr. 2 foreslåede § 1, stk. 4, nr. 1, affattes således:

»1) som minimum pr. år omfatte 104 enkeltture så tæt til gadedøren som muligt, herunder kan personer med betydelig nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne efter en individuel vurdering visiteres til hjælp til at komme fra gadedøren til entrédøren og omvendt alt efter deres konkrete behov.«

[Hjælp til at komme fra gadedøren til entrédøren og omvendt]

3) De under nr. 2 foreslåede § 1, stk. 5-7, affattes således:

»Stk. 5. Individuel handicapørsel skal kunne bestilles i rimelig tid inden kørslen. Der skal udarbejdes en kvalitetsstandard, som fastsætter servicemål for bestillingsfrister, ventetider, omvejskørsel, taksering m.v. Kvalitetsstandarderne forelægges et brugerråd, jf. stk. 7.

Stk. 6. Taksterne for individuel handicapørsel må ikke være væsentlig højere end taksterne for øvrig kollektiv persontransport i amtet. Trafikskaberne skal en gang om året afgive en redegørelse til et brugerråd herom. Redegørelsen skal indeholde en sammenligning mellem tak-

sterne i den individuelle kørsel og den øvrige kollektive persontransport.

Stk. 7. Amtsrådet skal inddrage handicaporganisationerne i forbindelse med tilrettelæggelsen af ordningen for individuel handicapkørsel. Amtsrådet nedsætter til det formål et brugerråd bestående af repræsentanter udpeget af De Samvirkende Invalideorganisationer og repræsentanter for trafikskaberne, som høres om alle forhold af relevans for de individuelle kørselsordninger. Brugerrådet får desuden kompetence til at vurdere og afgøre klager over visitationen til ordningen.«

[Kvalitetsstandard, takstgennemsigtighed og brugerinddragelse]

Til § 2

4) *Nr. 1* affattes således:

»1. § 1, stk. 3, affattes således:

»*Stk. 3.* Hovedstadens Udviklingsråd skal for personer over 15 år, som på grund af fysisk eller psykisk funktionsnedsættelse ikke har mulighed for at benytte almindelig kollektiv transport, etablere individuel handicapkørsel, som rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende.«

[Udvidelse af gruppen, der kan få individuel handicapkørsel]

5) Det under *nr. 2* foreslåede § 1, *stk. 4, nr. 1*, affattes således:

»1) som minimum pr. år omfatte 104 enkeltture så tæt til gadedøren som muligt, herunder kan personer med betydelig nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne efter en individuel vurdering visiteres til hjælp til at komme fra gadedøren til entrédøren og omvendt alt efter deres konkrete behov.«

[Hjælp til at komme fra gadedøren til entrédøren og omvendt]

6) De under *nr. 2* foreslåede § 1, *stk. 5-7*, affattes således:

»*Stk. 5.* Individuel handicapkørsel skal kunne bestilles i rimelig tid inden kørslen. Der skal udarbejdes en kvalitetsstandard, som fastsætter servicemål for bestillingsfrister, ventetider, omvejskørsel, taksering mv. Kvalitetsstandardens forelægges et brugerråd, jf. *stk. 7*.

Stk. 6. Taksterne for individuel handicapkørsel må ikke være væsentlig højere end taksterne

for øvrig kollektiv persontransport i hovedstadsområdet. Trafikskaberne skal en gang om året afgive en redegørelse til et brugerråd herom. Redegørelsen skal indeholde en sammenligning mellem taksterne i den individuelle kørsel og den øvrige kollektive persontransport.

Stk. 7. Hovedstadens Udviklingsråd skal inddrage handicaporganisationerne i forbindelse med tilrettelæggelsen af ordningen for individuel handicapkørsel. Hovedstadens Udviklingsråd nedsætter til det formål et brugerråd bestående af repræsentanter udpeget af De Samvirkende Invalideorganisationer og repræsentanter for trafikskaberne, som høres om alle forhold af relevans for de individuelle kørselsordninger. Brugerrådet får desuden kompetence til at vurdere og afgøre klager over visitationen til ordningen.«

[Kvalitetsstandard, takstgennemsigtighed og brugerinddragelse]

B e m æ r k n i n g e r

Til nr. 1 og 4

Børn og unge fra 15-års-alderen benytter den almindelige kollektive trafik på egen hånd. Der er ingen grund til at antage, at børn og unge med handicap ikke skulle have samme transportbehov. Der er tale om en simpel ligestilling mellem børn og unge med og uden handicap. Forslagsstillerne har noteret sig, at De Samvirkende Invalideorganisationer – så længe formålet opretholdes – ikke deler Trafikministeriets frygt for, at en aldersgrænse på 15 år vil forrykke noget i forhold til øvrige ordninger, som har andre transportformål.

Alle personer med handicap og et transportbehov bør kunne få dette imødekommet via den individuelle handicapkørsel, hvis den almindelige kollektive transport ikke er en mulighed. Det bør være således, at hvis der er personer med behov for individuel transport, så skal de kunne visiteres (eventuelt. via kommunal visitering) hertil uanset typen af deres handicap.

Det bør som minimum understreges, at også adgang til transport til og fra f.eks. erhvervsarbejde bør være omfattet af den individuelle handicapkørsel. Det vil være vigtigt for at kunne integrere og fastholde personer med handicap på arbejdsmarkedet.

Til nr. 2 og 5

Det bør være sådan, at alle, der kan visiteres (evt. via kommunal visitering) til den individuelle handicapørsel, også sikres reel mulighed for at kunne bruge ordningen. Da målgruppen netop er personer med handicap som på grund af fysisk eller psykisk funktionsnedsættelse ikke har mulighed for at benytte almindelig kollektiv transport, virker det meget bagvendt, at nogle ikke kan være med i ordningen – netop på grund af deres funktionsnedsættelse. Der er flere trafik-selskaber, som tilbyder dør til dør-transport, og vognmændene vil gerne udføre den (jf. hørings-svaret fra Danske Busvognmænd, som indgår i L 105 – bilag 3).

Til nr. 3 og 6

Med hensyn til § 1, stk. 5 er det vigtigt, at myndigheder, brugerorganisationer og brugere af ordningen får et præcist indtryk af, hvad service-niveauet er i den enkelte ordning. Det giver klarhed i kommunikationen med brugere, og det gi-

ver myndigheder og andre tilsynsvirksomheder mulighed for at se, om den individuelle handicapørsel lever op til lovens intention. Det er desuden afgørende, at kvalitetsstandarderne udarbejdes i dialog med brugernes organisationer (jf. § 1, stk. 7).

For så vidt angår § 1, stk. 6, bemærkes det, at taksterne i den individuelle kørsel ikke benytter samme takseringsprincipper som den øvrige kollektive trafik. Derfor er en umiddelbar sammenligning af taksterne svær. Det foreslås, at amterne henholdsvis HUR »selvangiver« deres takster over for samarbejdsorganet mellem brugere og amtsrådet henholdsvis HUR (jf. § 1, stk. 7).

Med hensyn til § 1, stk. 7 er det vigtigt at sikre brugerorganisationerne en rimelig indflydelse på den regionale administration af ordningen. Det er desuden vigtigt, at der sikres brugere en klageadgang i forbindelse med visitationen til den individuelle handicapørsel.

Kim Andersen (V) Gitte Lillelund Bech (V) Jacob Jensen (V) Flemming Damgaard Larsen (V)
 fmd. *Karsten Nonbo (V) Walter Christophersen (DF) Jørn Dohrmann (DF) Henriette Kjær (KF)*
 nfmd. *Allan Niebuhr (KF) Jens Christian Lund (S) Jytte Wittrock (S) Klaus Hækkerup (S)*
Magnus Heunicke (S) Martin Lidegaard (RV) Morten Homann (SF) Rune Lund (EL)

Tjóðveldisflokkurin, Inuit Ataqatigiit, Siumut, og Fólkaflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

Folketingets sammensætning

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	52	Enhedslisten (EL)	6
Socialdemokratiet (S)	47	Tjóðveldisflokkurin (TF)	1
Dansk Folkeparti (DF)	24	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	18	Siumut (SIU)	1
Det Radikale Venstre (RV)	17	Fólkaflokkurin (FF)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	11		

Bilag 1**Oversigt over bilag vedrørende L 81**

Bilagsnr.	Titel
1	Forslag til tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
2	Høringssvar og høringsnotat, fra trafikministeren
3	Oversigt over tidligere henvendelser, spørgsmål og svar vedrørende det genfremsatte lovforslag
4	Vedtaget tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
5	1. udkast til betænkning

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 81

Spm.nr.	Titel
1	Spm. om minimumsregler for handicapkørsel vil udgøre grundlaget for kommunernes service, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm. om i hvor mange og hvilke kommuner servicen vil blive forringet i forhold til i dag, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
3	Spm. om, hvilket serviceniveau der vil ligge til grund for de økonomiske forhandlinger med fremtidens kommuner m.h.t. transport af handicappede, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
4	Spm. om, hvilke amter/kommuner, der vil få et lavere serviceniveau end i dag, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
5	Spm. om udviklingen i udgifterne til handicapkørsel til undervisning og egenbetalingens andel, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
6	Spm. om bekræftelse af, at staten ikke vil kunne ændre i bestemmelserne om udbyttebetaling fra rejsekortet uden at pådrage sig et erstatningsansvar, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
7	Spm. om ministeren vil genoverveje dør til dør princippet, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
8	Spm. om ministeren vil genoverveje at udvide gruppen af handicappede, der kan få handicapkørsel, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
9	Spm. om ministeren kan bekræfte, at der på sigt kan opkræves gebyrer på rejsekortordningen, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
10	Spm. om, hvor store udbytter deltagerne i rejsekortet har mulighed for at trække ud af selskabet, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
11	Spm. om, hvordan rejsekortet bruges i forhold til trafikselskaber, der ikke deltager i ordningen, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
12	Spm. om ministeren overvejer at gøre deltagelse i rejsekortet obligatorisk, til transport- og energiministeren og ministerens svar herpå
13	Spm. om Transport- og Energiministeriet har nogen indflydelse på Rejsekort-systemets kvalitet i forhold til at det skal være effektivt ved skift mellem transportmidler, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
14	Spm. om Transport- og Energiministeriet har indflydelse på gennemsigtighed i forhold til takstfastsættelse, til transport- og energiministeren og ministerens svar herpå

Spm.nr.	Titel
15	Spm. om det er rimeligt, at passagerer der rejser på de tidspunkter af dagen, hvor kapaciteten er fuldt udnyttet, kan komme til at betale ekstra for rejsen, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
16	Spm. om Rejsekort-systemet skal godkendes af Transport- og Energiministeriet som myndighed, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
17	Spm. om ministeren vil foranstalte overvågning af økonomien i Rejsekortet, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
18	Spm. om serviceniveauet for handicapkørsel i de nye kommuner, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
19	Spm. om udvidelse af Rejsekortet kræver godkendelse af Folketinget, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå
20	Spm. om kommunernes serviceniveau m.h.t. individuel handicapkørsel, til transport- og energiministeren, og ministerens svar herpå

Bilag 2

14 af Trafikudvalgets spørgsmål til trafikministeren i forbindelse med udvalgsbehandlingen af L 105 i folketingsåret 2004-05, 1. samling og ministerens svar herpå

Spørgsmål 2, 3, 4, 5 og 35 og svarene herpå er optrykt efter ønske fra V og KF. Spørgsmål 10 og 25 og svarene herpå er optrykt efter ønske fra V, S og KF. Spørgsmål 12, 13, 15, 19 og 20 og svarene herpå er optrykt efter ønske fra S og SF. Spørgsmål 18 og 36 og svarene herpå er optrykt efter ønske fra S.

Spørgsmål 2:

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 25. november 2004 fra De Samvirkende Invalideorganisationer (DSI), jf. L 105 - bilag 4.

Svar:

Jeg vil nedenfor kommentere DSI's forslag til ændrede formuleringer af de enkelte bestemmelser i L 105 om individuel handicapkørsel.

DSI foreslår følgende formulering af § 1 stk. 3:

»Hvert amtsråd uden for hovedstadsområdet skal for personer over 12 år, som pga. fysisk eller psykisk funktionsnedsættelse ikke har mulighed for at benytte almindelig kollektiv transport, etablere individuel handicapkørsel, som rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende.«

Som tidligere nævnt har Trafikministeriet i forbindelse med udarbejdelsen af lovforslaget overvejet at fastsætte en lavere aldersgrænse, men jeg ønsker ikke at risikere at stille gruppen ringere, derfor foreslås aldersgrænsen til 18 år, jf. min besvarelse af spørgsmål 3.

Den handicapkørsel, der omtales i de kollektive trafiklove, er alene for svært bevægelseshæmmede. Andre grupper af handicappede kan have et ligeså legitimt behov for særlige transportmuligheder, men ordningen kan ikke udvides, uden at finansieringen er på plads.

DSI foreslår følgende formulering af § 1 stk. 4:

»Individuel handicapkørsel skal som minimum pr. år omfatte 104 enkelt-ture så tæt på gadedøren som muligt. Personer med betydelig nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne kan, efter en individuel vurdering, visiteres til hjælp til

at komme til/fra gadedøren fra/til entredøren i forhold til deres konkrete behov. Ud over de 104 enkeltture skal der være mulighed for at tilkøbe yderligere ture.«

Lovforslaget indebærer ikke et krav om transport fra entrédør til entrédør, men alene transport til så tæt på gadedøren som muligt. Formålet med ordningen er en compensation for, at svært bevægelseshæmmede ikke kan benytte den almindelige offentlige transport. Der er således tale om en kørselsordning, hvis formål svarer til principperne bag de kollektive trafikordninger. Ordningen skal dermed ses i modsætning til egentlige individuelle ordninger som taxakørsel. Selv om ordningen omtales individuel handicapkørsel, er den en del af den lokale og regionale kollektive trafik.

Jeg skal endvidere henvise til min besvarelse af spørgsmål 5.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at de enkelte trafikselskaber eller amter kan tilbyde flere end 104 ture eller give mulighed for tilkøb af flere ture. De 104 enkeltture er et minimumskrav.

DSI foreslår følgende formulering af § 1 stk. 5:

»Individuel kørsel skal kunne bestilles i rimelig tid inden kørslen. Der skal udarbejdes en kvalitetsstandard, som fastsætter servicemål for bestillingsfrister, ventetider, omvejskørsel, taksering mv. Kvalitetsstandarden forelægges brugerrådet (jf. 1 stk. 7).«

Hverken det oprindelige lovgrundlag eller nærværende lovforslag fastlægger et præcist serviceniveau for handicapkørslen, men fastlægger alene minimumskrav. Det er de enkelte amtskommuner og trafikselskaber, der i gennemførelsen af handicapkørslen skal fastlægge det præcise serviceniveau på basis af minimumskravene. Fastlæggelse af det præcise serviceniveau vil således fortsat kunne variere, idet det er overladt til amterne/trafikselskaberne at fastlægge dette – således som det også er tilfældet med serviceni-

veauet for den øvrige lokale og regionale kollektive trafik.

Udarbejdelse af en servicedeklaration vil f.eks. kunne ske som udmøntning af den plan for den individuelle handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som amterne efter lovgivningen er forpligtet til at udarbejde i samarbejde med handicaporganisationerne.

DSI foreslår følgende formulering af § 1 stk. 6:

»Taksterne for individuel handicapkørsel må ikke være væsentligt højere end taksterne for øvrig kollektiv persontransport i amtet. Trafikskaberne skal en gang om året afgive en redegørelse til »brugerrådet« herom. Redegørelsen skal indeholde en sammenligning mellem taksterne i den individuelle kørsel og den øvrige kollektive persontransport.«

Prissammenligninger mellem handicapkørsel og almindelig kollektiv trafik er vanskelig, bl.a. fordi zoneprincipperne ikke er de samme. Trafikministeriet er indstillet på i fornødent omfang at følge op på bestemmelsen i lovforslagets § 1, nr. 2, jf. den foreslåede formulering af § 1, stk. 6, ved at indhente oplysninger om takstniveauet.

DSI foreslår følgende formulering af § 1 stk. 7:

»Amtsrådet skal inddrage handicaporganisationerne i forbindelse med tilrettelæggelsen af ordningen for individuel handicapkørsel. Amtsrådet nedsætter til det formål et brugerråd bestående af repræsentanter udpeget af DSI og repræsentanter for trafikskabskabet, som høres om alle forhold af relevans for de individuelle kørselsordninger. Brugerrådet får desuden kompetence til at vurdere og afgøre klager over visitationen til ordningen.«

Jeg mener, at den nuværende ordning, hvor administrationen af handicapkørslen er underlagt det almindelige kommunale tilsyn, fungerer tilfredsstillende. Præciseringen af lovgrundlaget vil gøre det lettere at følge op på, om ordningen administreres i overensstemmelse med lovgrundlaget. Jeg henviser i øvrigt til min besvarelse af spørgsmål 19.

Spørgsmål 3:

Hvorfor har regeringen ikke indsat en aldersgrænse på 12 eller 15 år i stedet for 18 år for individuel handicapkørsel i lovforslaget?

Svar:

Det fremgår af lovforslaget, at målgruppen foreslås præciseret til at omfatte gruppen af svært bevægelseshæmmede på 18 år og derover.

Trafikministeriet har i forbindelse med udarbejdelsen af lovforslaget overvejet at fastsætte en lavere aldersgrænse, men det er fundet uhensigtsmæssigt at åbne ordningen for denne gruppe, idet det dermed ville risikeres at gruppen blev stillet ringere i forhold til de mere fleksible kørselstilbud, som de er berettiget til efter anden lovgivning, primært serviceloven.

Den hjælp, som bevægelseshæmmede børn og unge er berettiget til i henhold til serviceloven, er ikke underlagt bestemte restriktioner f.eks. med hensyn til turantal. Desuden ydes hjælpen efter serviceloven som en fast månedlig ydelse udmålt på baggrund af en konkret vurdering af merudgifterne til befordring for det kommende år, hvilket giver barnet/den unge mulighed for selv at tilrettelægge, hvordan behovet bedst kan dækkes. Den hjælp, som børn og unge er berettiget til i forhold til serviceloven, er imidlertid subsidier i forhold til befordringsydelse efter anden lovgivning, herunder også i givet fald individuel handicapkørsel i medfør af kollektiv trafiklovgivning. Hvis stærkt bevægelseshæmmede børn og unge blev henvist til at benytte den individuelle handicapkørsel i henhold til de kollektive trafiklove, ville de ikke samtidig være berettiget til hjælp til befordring i fritiden efter serviceloven, og de ville desuden være underlagt restriktioner bl.a. med hensyn til turantal.

Dette er baggrunden for, at aldersgrænsen i lovforslaget er fastsat til 18 år.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget udelukker aldersgrænsen ikke, at amtskommuner og trafikskabskaber kan bestemme, at unge under 18 år kan deltage i ordningen, men i givet fald vil der være tale om en supplerende hjælp til kørsel i forhold til anden lovgivning.

Spørgsmål 4:

Ministeren bedes præcisere definitionen på dør-til-dør kørslen i lovforslaget.

Svar:

Det fremgår af lovforslaget, at individuel handicapkørsel skal foregå så tæt til gadedøren som

muligt. Af bemærkningerne til denne bestemmelse fremgår det, at transporten vil ske til og fra en bestemt adresse i modsætning til almindelig kollektiv transport, som sker til og fra stoppesteder, stationer mv.

Kørslen skal som minimum omfatte hjælp til ind- og udstigning af køretøjet og hjælp til, at ganghjælpemidlet og eventuel bagage løftes ind og ud af køretøjet. Derudover stilles der ikke bestemte krav til den hjælp, som brugeren modtager i forbindelse med kørslen.

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

Jeg må i den forbindelse minde om, at formålet med ordningen er en kompensation for, at svært bevægelseshæmmede ikke kan benytte den almindelige offentlige transport. Der er således tale om en kørselsordning, hvis formål svarer til principperne bag de kollektive trafikordninger. Ordningen skal således ses i modsætning til egentlige individuelle ordninger som taxakørsel.

Selv om ordningen omtales individuel handicapkørsel er den således en del af den kollektive trafik.

Spørgsmål 5:

Vil handicappede, som ikke er svært bevægelseshæmmede, men som har et handicap, som gør, at de har en alvorlig funktionsnedsættelse, kunne få individuel handicapkørsel - og hvis ikke, hvilke transportmuligheder har de så?

Svar:

Jeg har indhentet følgende svarbidrag fra Socialministeriet, som jeg skal henholde mig til.

Der er flere muligheder i serviceloven for at få tilskud til befordring. Efter servicelovens § 103 kan kommunen give tilskud til individuel befordring til personer, der på grund af en varigt nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne ikke kan benytte offentlige transportmidler. Kommunalbestyrelsen i hver kommune tilrettelægger selv, efter hvilke retningslinjer og i hvilket omfang tilskud bør ydes. Tilskuddet udbetales ikke til fri

disposition, men til dækning af den konkrete befodringsudgift.

Efter servicelovens § 84 kan der ydes tilskud til personer mellem 18 og 65 år til handicapbetingede merudgifter til dækning af egenbetalingen til befordring til og fra uddannelse, behandling, arbejde og fritid, herunder tilskud til merudgifter til befordring i egen bil uanset bilen er lånt, lejet eller anskaffet med støtte efter servicelovens § 99. Formålet med hjælpen er at medvirke til, at en person med varigt nedsat funktionsevne og dennes eventuelle familie kan leve som andre ikke-handicappede på samme alder og i samme livssituation. Hjælpen ydes efter en konkret vurdering i det enkelte tilfælde. Tilskuddet er subsidiært i forhold til befodringsydelse efter andre bestemmelser.

Efter servicelovens § 28 kan der ydes dækning af merudgifter til befordring til børn med betydelig og varigt nedsat funktionsevne til dagtilbud, uddannelse, behandling og fritid. Når det drejer sig om børn og unge under 18 år, kan der i merudgiftsydelsen indregnes et beløb til befordring. Hjælpen udmåles som en fast månedlig ydelse på baggrund af en konkret vurdering af merudgifterne til befordring for det kommende år. Tilskuddet er subsidiært i forhold til befodringsydelse efter andre bestemmelser.

Ved aftalen om finansloven for 2005 mellem regeringen, Dansk Folkeparti og Kristendemokraterne er det aftalt, at der skal gennemføres en udredning, der vurderer mulighederne for at tilbyde blinde og svagtseende kørsel fra bopæl til nærmeste offentlige transportmiddel. En sådan udredning vil omfatte en beskrivelse af blinde og svagtseendes særlige befodringsvanskeligheder. Ud over en kort beskrivelse af gældende befodringsmuligheder må det forventes, at udredningen vil munde ud i en række vurderinger af, i hvilket regi eventuelle nye løsninger kan finde sted.

Spørgsmål 10:

Vil ministeren redegøre for 12-18-åriges retstilling i forhold til handicapkørsel?

Svar:

Jeg har indhentet følgende svarbidrag fra Socialministeriet, som jeg skal henholde mig til:

Efter servicelovens § 28 kan der ydes tilskud til dækning af merudgifter til befordring af et

barn/en ung under 18 år med nedsat funktionsevne eller en kronisk/langvarig lidelse til dagtilbud, uddannelse, behandling og fritid.

Befordringsydelse efter servicelovens § 28 er alle subsidiære til befordringsydelse efter andre bestemmelser i andre sektorer. Dette følger af sektoransvarlighedsprincippet, hvorefter opgaverne skal løses i den sektor, hvor ydelse til ikke-handicappede hører hjemme.

Der kan gives dækning af merudgifter til befordring til følgende:

Befordring til dagtilbud

Forældrenes merudgifter til befordring af børn med nedsat funktionsevne m.v. til almindelige dagtilbud kan afholdes efter § 28, hvis udgiften ikke dækkes af andre bestemmelser. Udgifter til befordring af børn til og fra særlige dagtilbud afholdes af det særlige dagtilbud, hvis udgiften ikke dækkes af andre bestemmelser.

Befordring til uddannelse

Der vil kunne ydes hjælp til dækning af de nødvendige befordringsudgifter, hvis et barn eller en ung i videre omfang end normalt og som en direkte følge af den nedsatte funktionsevne eller lidelse skal befordres til eller fra skole eller andet uddannelsessted.

Det sker dog kun i det omfang, udgifterne her til ikke dækkes efter andre bestemmelser eller ved andre ordninger, jf. Undervisningsministeriets regler om befordring af børn og unge med handicap.

Befordring til behandling

Der kan ydes hjælp til betaling af befordringsudgifter, som er nødvendige ved ledsagelse af et barn eller en ung til behandling, som følge af den nedsatte funktionsevne eller lidelse. Det sker dog kun i det omfang, udgifterne ikke dækkes efter andre bestemmelser eller ved andre ordninger. Befordringsudgifter til sygehus vil som hovedregel kunne dækkes efter Sundhedsministeriets regler.

Der ydes hjælp til betaling af såvel barnets/den unges som ledsagerens befordring. Normalt vil det være tilstrækkeligt, at der kun er en ledsager, fx enten faderen eller moderen. Der kan imidlertid være situationer, hvor det er nødvendigt eller hensigtsmæssigt, at begge forældre ledsager bar-

net/den unge, fx fordi det er nødvendigt under selve befordringen, eller fordi begge forældre skal orienteres samtidigt ved en undersøgelse/behandling.

Der kan endvidere under barnets/den unges ophold på hospital e.l. ydes hjælp til betaling af forældrenes merudgifter til befordring til besøg hos barnet/den unge, i det omfang besøgene er nødvendige af hensyn til barnet/den unge.

Befordring i fritiden

Hvis et barn eller en ung på grund af nedsat funktionsevne eller kronisk/langvarig lidelse ikke er i stand til at benytte offentlige transportmidler, kan der ydes tilskud til merudgifter til befordring i fritiden. Der er ikke bestemte grænser for, hvor meget der kan ydes, idet der må tages hensyn til hjemmets afstand til fritidstilbud, kammeraters hjem, mulighederne for almindelig fritidsbeskæftigelse, leg i nærheden osv.

Servicelovens § 28 åbner således for en del muligheder for et barn/ung under 18 år med nedsat funktionsevne eller kronisk/langvarig lidelse for at få dækket befordringsudgifterne. Men kun i det omfang udgiften ikke kan dækkes efter anden lovgivning og kun i det omfang, at barnet/den unge ikke kan benytte offentlige transportmidler.

Spørgsmål 12:

Hvad ligger der præcist i bestemmelsen om, at taksterne for individuel handicapkørsel ikke må være væsentligt højere end taksten for øvrig kollektiv persontransport – hvor meget vil »væsentligt højere« sige, og hvilken øvrig kollektiv trafik sammenlignes der med?

Svar:

Det er vanskeligt at sammenligne priserne for individuel handicapkørsel og øvrig kollektiv persontransport, fordi måden at opgøre egenbetalingen varierer. I nogle amter/trafikselskaber anvendes et zoneprincip, som varierer fra det princip, der anvendes for øvrig kollektiv persontransport, og andre steder anvendes et taksameterprincip.

Sammenligningen bliver derfor skønmæssig bl.a. ud fra en sammenligning af rejser med samme længde. Det er således ikke muligt præcist at sige, hvad der forstås med væsentligt højere.

Spørgsmål 13:

Hvorledes vil ministeren i praksis sikre, at taksterne for individuel handicapkørsel ikke er væsentligt højere end taksten for øvrig kollektiv persontransport?

Svar:

Jeg agter at følge op på bestemmelsen ved at spørge amterne om takstniveauet for individuel handicapkørsel. I den forbindelse vil jeg i fornødent omfang henstille til, at lovgivningen overholdes.

Spørgsmål 15:

Hvorledes forestiller ministeren sig, at en svært bevægelseshæmmet person skal kunne få glæde af ordningen med individuel handicapkørsel, hvis ikke vedkommende kan transporteres fra hjemmet til det punkt, der er så tæt på gadedøren som muligt?

Svar:

Visse svært bevægelseshandicappede vil ikke kunne have glæde af ordningen, hvis de f.eks. har brug for nedbæring eller liggende befordring. Denne gruppe af svært bevægelseshæmmede vil være berettiget til hjælp efter serviceloven, jf. besvarelsen af spørgsmål 5.

Spørgsmål 18:

Ministeren bedes redegøre for, hvorledes transport til beskæftigelse er dækket ind af denne eller anden lovgivning?

Svar:

Jeg har indhentet svarbidrag fra henholdsvis Socialministeriet og Arbejdsmarkedsstyrelsen, hvortil jeg skal henholde mig.

Socialministeriet har oplyst følgende:

»Efter servicelovens § 84 kan der til personer mellem 18 og 65 år med varigt nedsat fysisk eller psykisk funktionsevne ydes hjælp til betaling af de nødvendige merudgifter, der er forbundet med befordring til og fra et arbejde. Der vil være tale om merudgifter efter det særlige skattefradrag, som kan benyttes ved befordring til og fra arbejde, jf. ligningslovens § 9D.

Merudgifter til og fra arbejde vil gælde for de udgifter, der ligger udover, hvad den pågældende selv ville have afholdt, hvis der ikke havde

foreligget særlige problemer i forbindelse med pågældendes nedsatte funktionsevne.«

Arbejdsmarkedsstyrelsen har oplyst følgende:

»Arbejdsmarkedsstyrelsen kan oplyse, at der i lov om aktiv beskæftigelsesindsats på Beskæftigelsesministeriets område, er mulighed for få befordringsgodtgørelse ved tilbud efter kapitel 15.

Der er således mulighed for at få befordringsgodtgørelse for personer, der er omfattet af § 2, nr. 1 (ledige, der modtager dagpenge eller ydelse efter § 55 i lov om arbejdsløshedsforsikring m.v.), 4 (personer med begrænsninger i arbejdsvenen, som er omfattet af kapital 6 i lov om aktiv socialpolitik, bortset fra personer, der er omfattet af nr. 5) og 5 (personer, der modtager dagpenge under sygdom efter lov om dagpenge ved sygdom eller fødsel, og som jf. kapitel 6 i lov om aktiv socialpolitik, skal have et tilbud som led i afklaring af den enkeltes arbejdsevne) og som deltager i tilbud efter kapitel 10-12, når den daglige transport mellem bopæl og stedet, hvor tilbuddet gennemføres, og retur er mere end 24 kilometer.

Personer, der er omfattet af § 2, nr. 2 (personer, der modtager kontanthjælp eller starthjælp efter lov om aktiv socialpolitik alene på grund af ledighed) og 3 (personer, der modtager kontanthjælp eller starthjælp efter lov om aktiv socialpolitik ikke alene på grund af ledighed), og som deltager i tilbud efter kapitel 10 og 11, kan efter kommunens vurdering få udbetalt op til 1.000 kroner om måneden i hel eller delvis godtgørelse til anslåede udgifter ved at deltage i tilbuddet.«

Spørgsmål 19:

Ministeren bedes redegøre for mulighederne i dag og efter lovforslagets vedtagelse for at klage over tilbud – eller mangel på samme – om individuel handicapkørsel?

Svar:

Amternes/trafikselskabernes administration af den individuelle handicap-kørsel er underlagt det almindelige kommunale tilsyn. Tilsynet omfatter spørgsmål om, hvorvidt der er sket en tilsidesættelse af den lovgivning, der gælder for offentlige myndigheder, herunder offentligretlige grundsætninger. Derimod kan tilsynsmyndighederne ikke tage stilling til om sagsbehandlingen er rimelig eller hensigtsmæssig, eller til spørgsmål, om skønsudøvelsen, så længe skønnet ud-

øves inden for de rammer, der er fastsat i lovgivningen.

Dette tilsyn fungerer efter hensigten, hvilket bl.a. to sager fra 2002 og 2003 vidner om.

Indenrigsministeriet tilkendegav i de to sager over for henholdsvis et amt og Hovedstadens Udviklingsråd, at de ikke kunne tillægge et særligt udvalg en beslutningskompetence vedrørende klage over afslag i ordningen. For det første kræves der lovhjemmel for, at kommunale afgørelser kan påklages til en anden administrativ myndighed. En sådan hjemmel findes ikke. Indbringelsen af et afslag må derfor betragtes som en anmodning om genoptagelse af sagen om afslag på optagelse i handicapkørselsordningen. For det andet kan afgørelse af, om der på baggrund af en anmodning om genoptagelse er baggrund for at træffe en anden afgørelse, efter Indenrigs- og Sundhedsministeriets opfattelse ikke henlægges til et særligt udvalg.

Ligeledes har Indenrigsministeriet anmodet om, at de to konkrete sager blev genoptaget, fordi de ikke var afgjort i overensstemmelse med lovgrundlaget. I begge disse sager er Indenrigsministeriets afgørelse truffet på baggrund af en udtalelse fra Trafikministeriet.

På baggrund af den ene af de to sager sendte jeg efterfølgende et brev til samtlige amtsråd, Hovedstadens Udviklingsråd og Amtsrådsforeningen, hvori jeg præciserede, at personer, der er blevet svært bevægelseshæmmede i en sen alder, også er omfattet af ordningen.

Amternes/trafikselskabernes administration af individuel handicapkørsel vil efter lovforslaget fortsat være underlagt det almindelige kommunale tilsyn, men den præciserede lovgivning vil gøre det lettere at følge op på, om ordningerne administreres i overensstemmelse med lovgrundlaget.

Spørgsmål 20:

Er ministeren enig i, at der bør være mulighed for at klage over visiteringen til individuel handicapkørsel, og hvordan vil ministeren sikre dette?

Svar:

Jeg henviser til min besvarelse af spørgsmål 19. Derudover kan jeg tilføje, at jeg er positiv

over for at vurdere spørgsmålet på ny, når den præciserede lovgivning har virket i nogen tid.

Spørgsmål 25:

Er definitionen af en svært bevægelseshæmmet i lovforslaget magen til den, der er anvendt tidligere?

Svar:

Ja. Såvel det nuværende lovgrundlag som lovforslaget omhandler individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede. I det gældende lovgrundlag, henvises der i de almindelige bemærkninger til bemærkningerne til forslaget til folketingsbeslutning af 7. maj 1991, hvoraf det fremgår, at problemet med hensyn til befordring for en mindre gruppe af bevægelseshæmmede ikke kan løses, »...selv om de busser, der benyttes til rutekørsel, bliver handicapvenlige. Det drejer sig således om transportmulighed for mennesker, der ikke kan komme fra egen bolig til offentligt transportmiddel.«

Det fremgår endvidere af Trafikudvalgets betænkning over lovforslaget afgivet den af 1. april 1992, at et flertal har udtalt, at ved svært bevægelseshæmmede »forstås kørestolsbrugere og personer, der bruger ganghjælpemidler som krykkestokke og gangbukke og lignende«.

Disse bemærkninger er videreført i det nuværende lovforslag, jf. bemærkningerne til 1, nr. 1.

Den ordning, der er forudsat med loven, er således en transportordning for personer, der som følge af deres bevægelseshandicap har behov for hjælpemidler og ikke kan benytte den almindelige offentlige transport - selv om transportmidlet måtte være handicapvenligt indrettet.

I bemærkningerne til det nuværende lovforslag er tilføjet, at tillige svært bevægelseshæmmede, der har behov for, men - f.eks. på grund af et syns-handicap - ikke anvender et ganghjælpemiddel, også er omfattet af ordningen.

Spørgsmål 35:

Hvilke rettigheder giver regeringens finanslovaftale med Dansk Folkeparti de handicappede udover de rettigheder dette lovforslag giver?

Svar:

Aftaleteksten indeholder følgende om handicappede:

Bilag til bet. o. lovf. vedr. lokale og regionale kollektive personbefordring m.v.

Forbedrede vilkår for reparation og udskiftning af hjælpemidler i handicapbiler

Parterne er enige om, at reglerne for reparation og udskiftning af den nødvendige særlige indretning i handicapbiler skal ligestilles med reglerne for hjælpemidler i hjemmet.

Friere valg ved køb af handicapbiler

Parterne er enige om, at reglerne for handicappedes køb af biler skal være mere fleksible med henblik på imødekommelse af brugerønsker, herunder muligheden for køb af brugte biler.

Bedre transportmuligheder for blinde og svagtseende

Parterne har aftalt at igangsætte et udredningsarbejde, der vurderer mulighederne for at tilbyde blinde og svagtseende kørsel fra bopæl til nærmeste offentlige transportmiddel.

Frit valg af ledsager

Parterne er enige om at forbedre ledsageordningen for handicappede, så personer, der er berettiget til ledsagelse, får mulighed for selv at udpege sin ledsager. Lovforslaget forudsættes ikke at indebære merudgifter.

Pr. 1. januar 2005 er der trådt en ny bekendtgørelse om støtte til køb af bil efter servicelovens § 99 i kraft, som medfører bl.a. følgende ændringer:

- Mulighed for udskiftning og reparation af den særlige indretning, som er bevilget og installeret efter bilbekendtgørelsen.
- Tydeliggørelse og synliggørelse af betingelserne for tildeling af bil.
- Mulighed for, at en bil kan indrettes, så den kan bruges af flere.
- Mulighed for køb af bil, der tidligere har været indregistreret som handicapbil, og som samtidig er under 2 år regnet fra bilens første registrering.

Pr. 1. januar 2005 er lov om ændring af lov om social service og ligningsloven (Frit valg af ledsager m.v.) trådt i kraft. Ændringen indebærer, at brugeren vil få mulighed for at vælge en ledsager, som han eller hun i højere grad har interessefællesskab med. Ændringen giver desuden brugeren mulighed for at vælge en ledsager, når brugeren ønsker det.

Spørgsmål 36:

Hvilke konsekvenser for den individuelle handicapkørsel mener ministeren, kommunalreformen vil få?

Svar:

Efter kommunalreformen skal trafikelskaberne varetage opgaven vedrørende individuel handicapkørsel inden for trafikelskabets område. Selve finansieringen af individuel handicapkørsel påhviler derimod kommunerne.