

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 høringssvar, 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