

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 lovforslaget 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 trafiksselskaber. De øvrige fælleskommunale trafiksselskaber 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