

## Bemærkninger til lovforslaget

### *Almindelige bemærkninger*

Lovforslaget er – med enkelte lovtekniske og sproglige ændringer – en genfremsættelse af L 105, som blev fremsat for Folketinget den 17. november 2004 (Folketingstidende 2004-2005 tillæg A, side 2991), 1. behandlet i Folketinget den 2. december 2004 (Folketingets forhandlinger for nævnte dato side 2318), betænkning afgivet af Trafikudvalget den 11. januar 2005 og 2. behandlet i Folketinget den 13. januar 2005.

Lovforslaget indeholder 2 hovedpunkter. For det første indebærer lovforslaget en præcisering af, hvilke minimumskrav der kan stilles til individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede. For det andet indeholder lovforslaget bestemmelser om kommerciel anvendelse af det elektroniske rejsekort og rejseplanen.

### *1. Individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede*

#### *1.1 Baggrund*

Bestemmelserne om individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede blev indført i 1992 ved ændringer af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet og lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik. Lovforslaget var en opfølgning på en folketingsbeslutning af 7. maj 1991 om kørselsordninger for svært bevægelseshæmmede (Folketingstidende 1991-1992 tillæg C 413).

Formålet med folketingsbeslutningen var at ligestille svært bevægelseshæmmede brugere i samfundet med borgere uden fysiske handicap for så vidt angår transportmuligheder. Der blev fastsat en lovmæssig pligt for amtskommunerne og Hovedstadsområdets Trafikselskab til at etablere individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, som rækker ud over transport til behandling, terapi og lignende. Ordningen omfatter kørsel med sociale formål og til fritidsaktiviteter – i modsætning til den kørsel, der sker til

behandling, terapi og lignende, og som ydes i henhold til anden lovgivning.

Det var hensigten at etablere en kørselsordning, der så vidt muligt svarede til principperne bag de kollektive trafikordninger i modsætning til private individuelle ordninger, som fx taxikørsel. Ordningen skulle afhjælpe, at de kollektive transportmidler kun i en vis udstrækning er indrettet handicapegnet, og at den almindelige kollektive trafik – selv om denne efterhånden er blevet mere handicapegnet – kun i en vis udstrækning er og kan blive egnet til befordring af svært bevægelseshæmmede. Ordningen omfatter således de svært bevægelseshæmmede, mens andre grupper af handicappede ikke er omfattet, f.eks. blinde eller psykisk handicappede, der ikke tillige er svært bevægelseshæmmede.

I 1993 vedtog Folketinget beslutningsforslag nr. B. 43 af 2. april 1993 om ligestilling og ligebehandling af handicappede med andre borgere. Folketinget bad ved beslutningsforslaget Folketingets Ombudsmand om at følge udviklingen i ligebehandlingen og eventuelt meddele påtale, hvor dette var muligt inden for ombudsmandens kompetence.

Efterfølgende har Folketingets Ombudsmand påtalt, at ligebehandlingsprincippet ikke i alle tilfælde blev tilfredsstillende tilgodeset. Folketingets Ombudsmand har henstillet, at lovgivningen præciseres.

#### *1.2. Indhold*

Lovforslaget præciserer, hvilke minimumskrav der kan stilles til selve handicapkørslen. Derudover foretages enkelte justeringer ud fra de erfaringer, der er indhøstet i forbindelse med de enkelte amtskommuner, trafikselskaber og Hovedstadens Udviklingsråds (HUR) administration af handicapkørslen.

Hverken det oprindelige lovgrundlag eller indeværende 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.